IX kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 186)
z dnia 27 kwietnia 2022 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 186)

27 kwietnia 2022 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Pawła Olszewskiego (KO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji rynkowo-finansowej spółek kolejowych w kontekście narastających zadań oraz żądań płacowych ze szczególnym uwzględnieniem PKP Cargo i Polregio;

– propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2023 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Bittel** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Karol Rabenda** podsekretarz stanu w Ministerstwie Aktywów Państwowych, **Paweł Zambrzycki** p.o. wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Cezariusz Lesisz** prezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Mamiński** prezes zarządu PKP SA wraz ze współpracownikami, **Artur Martyniuk** prezes zarządu Polregio SA wraz ze współpracownikami, **Dariusz Seliga** prezes zarządu PKP Cargo SA wraz ze współpracownikami, **Leszek Miętek** prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, **Jan Przywoźny** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy PKP wraz ze współpracownikami, **Grzegorz Samek** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych wraz ze współpracownikami, **Jan Majder** zastępca przewodniczącego Krajowej Sekcji Kolejarzy NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Monika Sokulska** dyrektor Departamentu Nadzoru Właścicielskiego i Inwestycji Urzędu Marszałkowskiego oraz **Katarzyna Wieczorek** dyrektor Departamentu Nieruchomości i Infrastruktury Województwa Mazowieckiego, **Paweł Obrzut** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Drogowej i Transportu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, **Piotr Tywiński** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubuskiego, **Mateusz Izydorek vel Zydorek** dyrektor zarządzający w Klastrze „Luxtorpeda 2.0”, **Adrian Furgalski** prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Magdalena Krzymowska** i **Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów, witam wszystkich zaproszonych gości. Witam serdecznie pana ministra Andrzeja Bittela.

Informuję, że posiedzenie Komisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Doskonale państwo znają zasady uczestnictwa zarówno zdalnego, jak i fizycznego. Prosiłbym o zalogowanie się i sprawdzimy kworum. Sekretariat Komisji prosiłbym o wyświetlenie pulpitu do głosowania, a posłów o naciśnięcie dowolnego przycisku. Prosiłbym również, żeby pulpit do głosowania był aktywny przez całe posiedzenie Komisji. Czy mamy kworum? Stwierdzam kworum.

Zgodnie z przedstawionym porządkiem przedmiotem naszego posiedzenia będzie informacja na temat sytuacji rynkowo-finansowej spółek kolejowych w kontekście narastających zadań oraz żądań płacowych ze szczególnym uwzględnieniem PKP Cargo i Polregio oraz rozpatrzenie propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby

Kontroli na 2023 r. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. W związku z tym przystępujemy do realizacji porządku dziennego.

Niestety nie ma jeszcze z nami pana ministra Rabendy, wiceministra aktywów państwowych, bowiem ma punkt w Senacie, jednak dotrze. Tym samym na wstępie udzielę głosu panu Andrzejowi Bittelowi, sekretarzowi stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Andrzej Bittel:

Jakby pan przewodniczący pozwolił, to może prezesi spółek, które są wymienione w porządku obrad, przedstawiliby informację szczegółową. Oni są najbliżej tematu z różnych względów, również ze względu nadzoru właścicielskiego.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie ma problemu, proszę bardzo. Proszę, panie ministrze, kierować ruchem. Który prezes ma rozpoczynać? Który z panów prezesów rozpocznie?

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Dzień dobry państwu. Artur Martyniuk, Polregio. Miło mi, że siedzę obok…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Jakby można było prosić bliżej mikrofonu, bo słabo słychać.

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Dzień dobry państwu. Nazywam się Artur Martyniuk i zarządzam spółką Polregio. Bardzo mi miło, że siedzę obok pana ministra…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam bardzo, panie prezesie.

Mam prośbę do osób uczestniczących zdalnie o wyciszenie mikrofonów.

Proszę, panie prezesie. Proszę kontynuować.

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Dzień dobry państwu. Bardzo mi miło, że jestem tu wśród was. Chciałem pokrótce przedstawić sytuację w spółce. W spółce jestem od 2 lat. W czasie, w którym zarządzam tą spółką, podpisaliśmy wieloletnie umowy – po raz pierwszy w historii spółki. Wszystkie podpisaliśmy na maksymalny okres trwania tych umów. Czyli spółka ma stabilnie zapewniony chleb. Porozumieliśmy się, tzn. Komisja Europejska wydała zgodę na notyfikację niedozwolonej pomocy publicznej. Oczywiście zgodę warunkową. Zaraz powiemy o tych warunkach.

Spółka została przekształcona w SA i de facto powygrywała wszystkie kontrakty, które były na rynku. Na obecną chwilę sytuacja w spółce jest następująca – spółka świadczy usługi na podstawie umów PSC i rozporządzenia 1370. Oczywiście z uwagi na to, że to jest służba publiczna, rozporządzenie 1370 również nakłada na nas różne obowiązki i ograniczenia. W tym przypadku spółka nie może maksymalizować zysku na działalności podstawowej. Stąd podwyżki, o których powiemy, są bardzo trudne do udźwignięcia przez samą spółkę.

Jeśli chodzi o zgodę Komisji Europejskiej, to jest ona warunkowana kilkoma elementami. Pierwszy element jest taki, że spółka musi być rentowna przynajmniej do roku 2025, stąd nie może mieć straty na działalności podstawowej. To udało się osiągnąć we współpracy ze wszystkimi partnerami na rynku, stroną społeczną, marszałkami i odpowiednimi ministrami. Spółka dalej jest spółką rentowną. Poza tym oczywiście takim elementem jest wygrywanie przetargów w trybie konkurencyjnym.

Po krótce chciałbym powiedzieć, co zadziało się w spółce, jeżeli chodzi o kwestię związaną z akcją podwyżkową. Na początku chciałbym nadmienić, że spółka zrealizowała porozumienie podpisane ze stroną społeczną w 2019 r. Ostatnie wdrożenie podwyżki było częściowo realizowane wraz z wyrównaniem od 1 stycznia 2021. W sumie było to ok. 450 zł. Spółka wypłaciła też to wyrównanie, tę gratyfikację, w kwocie 1800 zł. Wprowadziła zmianę zasad formowania drużyn konduktorskich oraz dobrowolne ubezpieczenia medyczne. Czyli staramy się, jak możemy. Spółka posiada wieloletnie umowy, które muszą się bilansować i które są rozliczane co roku. Każdy z organizatorów trans-

portu, mając rozliczenie, na koniec każdego roku podejmuje decyzję, co zrobić z danym wynikiem na danej umowie.

Teraz powiem po krótce, co mamy na chwilę obecną. W grudniu 2021 r. powstał spór zbiorowy. Chodzi o podwyżki w wysokości 700 zł do wynagrodzenia zasadniczego. Realizacja roszczeń w pełnej wysokości kosztowałaby spółkę ok. 124 mln. To dla nas zdecydowanie za dużo, bo spółka nie może maksymalizować zysku na działalności podstawowej. Spółka nie udźwignie takiej kwoty. Tak jak wspominałem, zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem spółka nie posiada środków własnych pozwalających na sfinansowanie tego typu podwyżek. Każde 100 zł podwyżki wynagrodzenia zasadniczego dla każdego pracownika oznacza w Polregio aż 18 mln rocznie. Czyli każde 100 zł z tych 800 zł to 18 mln. Z uwagi na to, że do kwoty nominalnej 700 musimy dodać też średnio 80% pochodnych.

Średnie wynagrodzenie w spółce – i tu trzeba posypać głowę popiołem – jest niższe o ok. 350–400 zł od średniego wynagrodzenia rynkowego w sektorze przedsiębiorstw i wynosi ok. 5850 zł. To jest średnie wynagrodzenie. Oczywiście mamy pracowników, którzy zarabiają mniej. Tym, którzy zarabiają najmniej, musimy wyrównywać do kwoty 3010 zł.

Kalendarium jest takie, że 12 kwietnia nastąpiło zakończenie sporu zbiorowego, gdyż spółka nie była w stanie spełnić wymagań strony społecznej. Jednak oczywiście zgadzamy się ze stroną społeczną, że te podwyżki powinny być wdrożone. Oczywiście to, w jaki sposób powinny być wdrożone i jak powinny być rozłożone w czasie, to już jest inna kwestia. Spółka proponowała oczywiście rozłożenie tego na 2 raty. Natomiast nie mogła podpisać porozumienia z uwagi na to, że musiałyby być zabezpieczone środki na sfinansowanie akcji podwyżkowej. Pozostajemy cały czas w kontakcie ze stroną społeczną. Natomiast oczywiście my jako operator – nie jako organizator – świadczymy usługę przewozową w całej Polsce. Polregio to największa spółka przewozowa. Jednak, żeby dokonać wypłaty podwyżki, musimy mieć porozumienie ze wszystkimi organizatorami transportu, czyli marszałkami. Czyli jeżeli wszystkie urzędy wojewódzkie, wszyscy organizatorzy transportu – czyli marszałkowie – nie wyrażą zgody bądź nie mają środków, to nie możemy podpisać porozumienia jako zarząd. Oczywiście jesteśmy stroną sporu, chociaż ja wolę określenie stroną rozmów czy dialogu ze stroną społeczną. Jednak nawet przy założeniu, że średnie wynagrodzenie jest niższe o prawie 400 zł od średniego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw i my widzimy tę różnicę, to przy osiąganych wynikach – które i tak po raz pierwszy od wielu lat są pozytywne – spółka nie jest w stanie sama zrealizować tej akcji podwyżkowej.

Oczywiście prowadzimy też rozmowy z właściwymi ministerstwami. Natomiast to też nie jest tak, że pieniądze nagle się znajdą. To jest raz. Dwa, że powinniśmy pamiętać, że spółka jeszcze niedawno – przez wiele, wiele lat – była w ciągłej restrukturyzacji. To też miało wpływ na to, że pracownicy nie dostawali podwyżek i gratyfikacji. Z tego powodu jest mi bardzo przykro. Natomiast od czasu naszego wejścia do zarządu wydaje się, że spółka jest w zupełnie innym, o wiele lepszym miejscu. Oprócz wspomnianych wieloletnich umów, oprócz przekształcenia spółki w SA i otrzymania od Komisji Europejskiej zgody notyfikującej niedozwoloną pomoc publiczną, spółka nawet podczas pandemii nigdy nie zwalniała pracowników i nie obniżała permanentnie ich pensji. Przez cały ten okres była zapewniona stabilność zatrudnienia oraz była płaca na poprzednim poziomie. Rozumiem, że to nie wystarczy. Rozumiem, że strona społeczna – patrząc na ogólnoświatową sytuację, jeżeli chodzi nie tylko o pandemię, lecz również dane makroekonomiczne – ma presję ze strony naszych pracowników. Ja również. To są zrozumiałe roszczenia i żądania. Natomiast musimy patrzeć na to, że ta spółka musi funkcjonować. Ona po raz pierwszy od wielu lat funkcjonuje w poprawny, dobry sposób, zapewniając wikt i opierunek pracownikom. Rozumiem, że pracownicy zarabiają mniej. Natomiast nie jesteśmy w stanie zrealizować aż tak dużej podwyżki.

Oczywiście nie tylko z nimi prowadzimy dialog. Całkiem niedawno odbyły się też dwa konwenty marszałków, gdzie wypracowywane było wspólne stanowisko marszałków. Oni widzą potrzebę dofinansowania. Mam nadzieję, że ciągłą, nieustającą pracą i codziennym dialogiem zarówno z marszałkami, jak i szefami poszczególnych departamentów transportu zmierzamy do tego, żeby móc znaleźć środki na te podwyżki. Z naszej strony oczywiście staramy się być bardziej efektywni kosztowo. Rozumiemy też oczywiście punkt

widzenia marszałków, że rosną koszty niezależne od nich. Niezależnie od nikogo w Polsce i na świecie rosną koszty energii, paliwa i innych. To też marszałkowie muszą pogodzić w swoich budżetach. My to wszystko rozumiemy, ale prosimy też wszystkich o zrozumienie, że z naszej strony trwa ciągła praca: dialog prowadzony w sposób ciągły, ciągłe podróże między wszystkimi miastami i różnymi marszałkami czy też spotkania z szefami poszczególnych departamentów na walnym zgromadzeniu i przy innych okazjach.

To tak w skrócie chciałem przedstawić sytuację. Jeśli chodzi o rozwiązania, to po części może będziemy do nich przechodzić po kolei w trakcie rozmów, w trakcie spotkania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Rozumiem, że teraz pan prezes zarządu PKP Cargo – Dariusz Seliga.

Prezes zarządu PKP Cargo SA Dariusz Seliga:

Oczywiście, ale mam prośbę, żeby przede mną jeszcze mógł zabrać głos szef całych kolei, pan prezes Mamiński. Jeśli nie miałby pan nic przeciwko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze.

To proszę bardzo, panie prezesie.

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Dzień dobry państwu. Zgodnie z porządkiem dziennym – informacja na temat sytuacji rynkowo-finansowej spółek kolejowych w kontekście narastających zadań oraz żądań płacowych ze szczególnym uwzględnieniem PKP Cargo.

Chciałbym powiedzieć, co następuje – w ramach grupy PKP realizowane są zadania przypisane każdej ze spółek. Analizując rok, który minął – rok 2021 – należy stwierdzić, że PKP jako samodzielny podmiot osiągnęła zysk netto ok. 74 mln złotych. Natomiast skonsolidowany wynik spółek grupy jest jeszcze niezakończony, ale będzie przekraczał ponad 300 mln złotych, bliżej 400 mln złotych zysku. Na obecny moment spółki, realizując swoje zadania, mają stały kontakt i prowadzą stałe rozmowy ze związkami zawodowymi. Tak, w PKP SA na bieżąco trwają prace ze związkami zawodowymi. W obecnej chwili nie ma sporu zbiorowego. Oczywiście są oczekiwania, niemniej jednak sytuacja jest stabilna. Podobnie w PKP Intercity, w którym ostatnie negocjacje płacowe zakończyły się w grudniu ubiegłego roku osiągnięciem porozumienia. Na chwilę obecną nie ma ani sporu zbiorowego, ani innej formuły ostrych rozmów. Są stałe, bieżące kontakty, które analizują aktualną sytuację wynagrodzeniową i możliwości finansowe firmy. W PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście na bieżąco trwają rozmowy ze związkami zawodowymi. W chwili obecnej nie ma sporu zbiorowego. Są oczekiwania, ale w normalnym trybie rozmów i dialogu społecznego z pewnością osiągniemy porozumienie. Podobnie jest w PKP Informatyka. W PKP LHS na bieżąco trwają rozmowy ze związkami zawodowymi. Tam w momencie wybuchu wojny na Ukrainie za zgodą związków zawodowych zawieszono nawet część uprawnień wynikających z zakładowego układu zbiorowego pracy. Na samym początku kierownictwo spółki obawiało się, że może to mieć znaczący wpływ na pracę i wyniki spółki. Sytuacja nie jest najgorsza. Choć formalnie pewne elementy są zawieszone, są one realizowane. Podobnie jest w Kolejowych Zakładach Łączności w Bydgoszczy.

Trochę inna sytuacja jest w PKP Cargo, największym przewoźniku towarowym w Polsce, drugim w Europie. Tam od kilku miesięcy trwa spór zbiorowy, wszczęty formalnie 1 marca 2022 r., choć rozmowy w sprawie wynagrodzeń toczą się od wielu, wielu miesięcy wcześniej. W latach 2020–2021 skutkowały one pewnymi porozumieniami, które – nie wprowadzając systemowego wzrostu wynagrodzeń – w pewnym sensie realizowały niewielkie, acz odpowiadające wzrostowi inflacyjnemu wzrosty wynagrodzeń w tej spółce. Dla potwierdzenia informacji, które podaję, chciałbym przypomnieć, że spółka PKP Cargo… Powiem tyle, ile można, bo to spółka giełdowa, więc nie możemy udzielać wszystkich informacji. Jednak np. średnia płaca w PKP Cargo w roku 2020 była o 100 zł wyższa od średniej płacy w gospodarce narodowej ogłaszanej przez prezesa Głównego

Urzędu Statystycznego. W roku 2021 średnia płaca w PKP Cargo – mówię o średniej płacy – była praktycznie co do złotówki równa średniej płacy w gospodarce narodowej za rok 2021. To się różnie układa w poszczególnych grupach zawodowych, bo takie grupy występują. W roku 2022 nastąpiło oczywiście inflacyjne parcie płacowe, które powoduje, że rozmowy są trudne – ale są kontynuowane.

Chciałem poinformować szanownych państwa, że nowy zarząd PKP Cargo – który jest tutaj obecny i którego prezesem jest pan Dariusz Seliga – osiągnął pierwszy sukces negocjacyjny i przełożył planowane rozmowy na dzisiaj. O 17.00 – o ile dobrze pamiętam – będą kontynuowane rozmowy na poziomie rokowań. Myślę, że osiągnięcie porozumienia zgodnego z oczekiwaniami związków zawodowych dzisiaj lub w najbliższym czasie będzie trudne. Jednak wydaje mi się, że nie jest niemożliwe osiągnięcie porozumienia, które będzie regulować pewien wzrost wynagrodzeń pracowników spółki PKP Cargo.

Dla przybliżenia chciałbym powiedzieć, co następuje: w przestrzeni medialnej słyszymy o żądaniu podwyżek wynagrodzeń o 600 zł. Ktoś by powiedział: 600 zł, jakkolwiek jest to dużo, jest to kwota możliwa do wytrzymania. Zwracam jednak uwagę na to, że 600 zł to podwyżka wynagrodzenia zasadniczego, a przy średnich pochodnych sięgających w spółce PKP Cargo 80% realna podwyżka przekraczałaby średnio 1160 zł. Nie mówiąc o tym, że w innych grupach zawodowych pochodne przekraczają 100%, a nawet w jednej z grup zawodowych – 132%. Wtedy podwyżka wynosiłaby ponad 1500 zł. O tym też trzeba pamiętać, ponieważ nawet zakładając, że oczekiwania związków zawodowych oscylują w ramach wzrostu inflacyjnego, to przy średniej płacy w granicach niecałych 6000 zł, mniej niż 10% wzrostu średniorocznego wynosi 600 zł – ale bez pochodnych. Myślę, że to są poziomy, o których pewnie będzie można dyskutować.

Spółka PKP Cargo jest przygotowana do realizacji tych zadań, które dziś realizuje. Oczywiście realizuje i ma zamiar realizować zwiększone przewozy wynikające ze zmiany struktury przewozów oraz również z sytuacji w Ukrainie. Jednak akurat nie o tym jest to spotkanie.

Jestem głęboko przekonany, że skuteczny dialog społeczny prowadzony przez nowy zarząd PKP Cargo pozwoli osiągnąć porozumienie, chociaż nie liczyłbym na porozumienie w dniu dzisiejszym. Jednak w możliwie przewidywalnym terminie strony – jak zawsze dbając o firmę i jej dobre imię oraz znaczenie społeczne i gospodarcze – z pewnością nie będą podejmowały nieracjonalnych działań i zachowań. Dziękuję bardzo, to tyle.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy ktoś jeszcze ze strony resortu?

Prezes zarządu PKP Cargo SA Dariusz Seliga:

Jeżeli można, panie przewodniczący, i pan minister pozwoli… Ponieważ jesteśmy zarządem nowo powołanym, działającym od kilku dni, to dziękujemy za możliwość uczestnictwa w posiedzeniu Komisji i za zaproszenie. Podobnie jak dla państwa posłów i dla strony społecznej, dla zarządu ta część dotycząca strony społecznej i oczekiwań pracowników dotyczących wzrostu wynagrodzeń również jest bardzo istotna. Oczywiście są to oczekiwania spowodowane znacznym wzrostem kosztów utrzymania, dużą presją inflacji i faktem, że ostatnia podwyżka w spółce była w 2019 r. Chciałbym też przedstawić kolegów, którzy mi towarzyszą, dla podkreślenia tego, jakiej rangi jest to dla nas spotkanie i jak ważna jest materia, o której rozmawiamy. Towarzyszy mi członek zarządu ds. operacyjnych, pan prezes Marek Olkiewicz oraz członek zarządu ds. pracowniczych, pan prezes Zenon Kozendra. Chcielibyśmy wyczerpująco i uczciwie odpowiedzieć państwu na pytania. Oczywiście, jak podkreślił pan prezes Mamiński, jesteśmy spółką giełdową, więc odpowiemy tak, jak pozwala nam na to prawo.

Chciałbym tylko podkreślić, że ogólna sytuacja spółki zależy oczywiście od tego, co dzieje się obecnie na rynku. Rynku, który jest bardzo trudny, bardzo konkurencyjny. Sytuacja spółki zależy także od tego, co przynosi nam wojna. Tak już żeby nie przedłużać, szanując państwa czas, chciałbym podkreślić, że chcemy wspólnie ze stroną społeczną wypracować taki model porozumienia, żeby pracownicy mogli na tym skorzystać. My nic nie zrobimy bez pracowników, bez załogi. Podwyżka dla pracowników jest dla nas

dzisiaj priorytetem. Jest elementarnym zadaniem, które stoi przed nami. Zapewniamy państwa o tym. Będziemy chcieli porozumieć się celem zaspokajania oczekiwań.

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę zgłoszeń ze strony resortu. Otwieram wobec tego… Ktoś jeszcze ze strony rządowej? Nie widzę. Otwieram wobec tego dyskusję. Najpierw parlamentarzyści, jeśli państwo pozwolą. Później oddam głos stronie społecznej. Na tę chwilę zgłosiło się trzech parlamentarzystów. Proszę, pan poseł Dariusz Joński.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, dość często ostatnio Komisja Infrastruktury i jej podkomisje muszą się spotykać w związku z protestami bądź planowanymi strajkami. Jeszcze nie zakończył się protest kontrolerów ruchu lotniczego, a już rozmawiamy na temat zaplanowanego na 16 maja strajku generalnego w Polregio oraz protestu, który ma miejsce w PKP Cargo.

Może powiem po kolei. Pan prezes przedstawił wyliczenia, że każde 100 zł podwyżki dla pracowników to 18 mln. To można przecież łatwo policzyć. Jednak jednocześnie pan prezes powiedział – jeśli dobrze pamiętam – że spółka nie jest w stanie udźwignąć tych podwyżek i musi być decyzja polityczna, czy jest możliwość dofinansowania, czy też nie. Ponieważ mieliśmy podobną dyskusję w sprawie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, to chciałbym, żebyśmy jednak odpowiedzieli sobie dzisiaj na pytanie, czy uda się znaleźć te środki, czy też nie. Wydaje mi się, że ta odpowiedź jest w gestii pana ministra. Niedobrze by było, gdybyśmy 16 maja usłyszeli, że staną wszystkie pociągi. Mamy już paraliż na niebie, brakuje tylko paraliżu na kolei. Pan prezes uspokajał, mówił, że jest stabilna sytuacja, że spółka – jak to przedstawił pan prezes – ma na chleb i wszystko jest w porządku. Tylko że ten 16 maja obliguje. To jest naprawdę mało czasu. Za chwilę majówka. Kolejne spotkania mogą nie przynieść żadnych rezultatów i obudzimy się 16 maja, kiedy stanie Polregio.

Chcę również zwrócić uwagę, że część pociągów już nie wyjeżdża. Przecież były takie dni, że nawet 100 pociągów w kraju nie wyjeżdżało. To jest różnie, w zależności od dnia. W związku z tym część pociągów się opóźnia. Wydaje się, że presja ze strony społecznej jest coraz większa.

Natomiast nie słyszałem jeszcze, żeby pan minister czy pan prezes powiedział, jak rozwiąże ten problem. Chciałbym zapytać, co rozważa ministerstwo. Wydaje się, że mamy dwie możliwości: albo uda się znaleźć porozumienie, albo mamy strajk generalny. Rozumiem, że przy strajku generalnym ucierpią wszyscy pasażerowie. Część osób, które dzisiaj pracują jako kolejarze, może poszukać innej, nieco lepiej płatnej pracy. Ta faktycznie była przez lata niedofinansowywana. Wydaje się, że to jest wybór, którego musi dokonać ministerstwo lub nawet jeszcze wyżej – premier. Czy chce paraliżu na kolei, czy chce porozumienia? Nie ma innego wyboru. Mówię to również w kontekście determinacji kontrolerów. W tamtą dyskusję wchodzi jeszcze debata na temat bezpieczeństwa. Jednak z każdym dniem ten czas jest coraz krótszy.

Chciałbym prosić, żeby pan minister powiedział, jak wyobraża sobie tę mapę drogową dochodzenia do porozumienia i ewentualnego dofinansowania, żeby propozycja 700 zł – lub też mniejsza, ale zaakceptowana przez pracowników i kolejarzy – weszła w życie. W innym przypadku stracą wszyscy pasażerowie, a wydaje mi się, że absolutnie nie możemy sobie już na to pozwolić.

Jeśli chodzi o PKP Cargo, to oczywiście jest pytanie o to, co takiego się dzieje, że PKP Cargo – największa spółka kolei towarowej w Polsce, druga w Europie – która przewozi coraz więcej i rok 2021 miała rekordowy, ma również coraz większe straty. Czyli ilość przewożonego towaru nie idzie wprost proporcjonalnie z osiąganymi zyskami. Straty za ostatnie 2 lata działalności PKP Cargo to prawie 0,5 mld zł. To są ogromne pieniądze. Jest również presja płacowa ze strony kolejarzy. Dlatego również pojawia się pytanie, jak nowy zarząd – bo rozumiem, że dzisiaj o 17.00 będzie spotkanie – widzi możliwość ewentualnego porozumienia. Spółka jest kluczowa, ale niestety w tej chwili jest też spółką

z ogromnymi problemami. Swoją drogą dobrze by było usłyszeć, nie tylko dlaczego nowy prezes został powołany, ale także dlaczego i z jakich przyczyn został odwołany poprzedni. W PAŻP-ie to usłyszeliśmy, a tutaj nie usłyszeliśmy, dlaczego w PKP Cargo odwołano poprzedniego prezesa. Co było przyczyną? Mówię o odwołaniu 18 października zeszłego roku. Jakie były powody? Przez to przez kilka miesięcy nie było prezesa. Był pełniący obowiązki prezes, ale nie było prezesa, który mógłby wyznaczyć jakieś kierunki i jednak spowodować naprawę sytuacji finansowej, z którą mamy do czynienia w PKP Cargo.

W związku z tym mam pytanie do spółki, jaką ma mapę drogową do osiągnięcia porozumienia. Czy w tych rozmowach nowo wybrany pan prezes rozmawia ze wszystkimi związkami zawodowymi, czy tylko wybranymi? Jeżeli tylko z wybranymi, to proszę o podanie konkretnych związków, z którymi rozmawia i z którymi nie rozmawia. Jeżeli z niektórymi nie rozmawia, to proszę o podanie, dlaczego tak jest. Czy w spółce występuje nadwyżka zatrudnienia, a jeśli tak, to w jakich zespołach i jakich zakładach? Czy spółka w najbliższym czasie planuje zmiany organizacyjne polegające na zmniejszaniu zatrudnienia, a jeśli tak, to w jakich obszarach? Chciałbym, żeby pan prezes się do tego odniósł.

Mamy bardzo mało czasu. Biorąc pod uwagę inflację i drożyznę, nie ma się czemu dziwić, że pracownicy kolei, którzy zarabiają dość nisko albo bardzo nisko, upominają się o podwyżki na kolei. Wydaje mi się, że to jest ostatni moment na jakiekolwiek rozmowy i porozumienia, żeby nie było tak jak z kontrolerami lotów, jednak także z poszanowaniem drugiej strony, bo wydaje mi się, że tego może zabraknąć. Dlatego mam takie pytanie polityczne do ministra: Czy bierze pod uwagę możliwość dofinansowania i wspomożenia spółki Polregio? Tak, żeby nie doszedł do skutku strajk generalny Polregio, który już został ogłoszony. Drugie pytanie, które już przed chwilą zadałem, jest do spółek. To by było na tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

To może tak dla uporządkowania dyskusji i pytań, które zadał pan poseł Joński, zapytam pana ministra Bittela. Już ja sam jako szef Komisji się pogubiłem w ostatnich dniach i tygodniach, które spółki kolejowe podlegają któremu ministrowi. Komu podlega dzisiaj Centralny Port Komunikacyjny, gdzie również jest bardzo silny komponent kolejowy? Dlatego gdybym mógł prosić o odpowiedź. Będzie tutaj również problem z odpowiedzią, bo pan poseł Joński kierował pytanie do ministra. Tymczasem na dobrą sprawę nie wiadomo, do którego ministra. Dlatego gdybym mógł dla uporządkowania tej dyskusji prosić pana ministra Bittela o wskazanie, jakie spółki kolejowe podlegają jakiemu resortowi.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ja się o to zapytam.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle, będzie pan miał głos za chwilkę.

Tak żebyśmy wiedzieli, który minister odpowiada za co.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Mnie mogłoby się zdawać, że system nadzoru nad spółkami jest równie prosty jak polska kolej. Wygląda on mniej więcej w następujący sposób – minister infrastruktury nadzoruje właścicielsko PKP Polskie Linie Kolejowe wraz spółkami córkami, a minister aktywów państwowych nadzoruje właścicielsko pozostałe spółki kolejowe z grupy PKP, czyli PKP SA wraz ze spółkami córkami i wnuczkami. Agencja Rozwoju Przemysłu nadzoruje Polregio. CPK nadzoruje pełnomocnik rządu ds. budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego. Dodatkowo spółki kolejowe, przewoźnicy kolejowi tacy jak Koleje Wielkopolskie, Łódzka Kolej Aglomeracyjna, Koleje Dolnośląskie, Koleje Śląskie, Koleje Małopolskie… Chyba wszystkie wymieniłem.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Mazowieckie, Wielkopolskie…

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Koleje Mazowieckie, o Kolejach Wielkopolskich mówiłem jako pierwszych.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Arriva.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Z Arrivą jest trochę inaczej. Natomiast te spółki nadzorują właściwi marszałkowie. Są oni również właściwi ze względu na umowy służby publicznej, którą świadczy Polregio. Z wyjątkiem jednego, ponieważ marszałek województwa mazowieckiego jako jedyny nie ma umowy PSC z Polregio. Przewóz regionalny obsługują w całości Koleje Mazowieckie. Jest też SKM warszawska, która pracuje w aglomeracji warszawskiej i jest nadzorowana przez prezydenta Warszawy za pośrednictwem Zarządu Transportu Miejskiego.

Odpowiadając trochę na pytanie pana posła Jońskiego, decyzja polityczna…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie ministrze, przepraszam, mam jeszcze uzupełniające pytanie dotyczące podziału kompetencji nadzoru. Potem byśmy przeszli do dyskusji. Powiedział pan, że CPK jest teraz pod pełnomocnikiem rządu, czyli pod ministrem Horałą, a pan minister Horała… Ja już się pogubiłem, gdzie on jest. Czy jest wiceministrem infrastruktury, a został powołany jako wiceminister rozwoju? Czyli nosi dwa kapelusze, a na tym jeszcze kapelusz CPK, który jest w zupełnie innym miejscu? Jakby mógł pan to wyjaśnić, bo tam ten komponent kolejowy jest niezwykle istotny. To raz, a dwa, że ARP teraz nadzoruje Polregio, a to jest – o ile dobrze kojarzę, choć całkowicie się już pogubiłem w tym galimatiasie kompetencyjnym – Ministerstwo Rozwoju, tak?

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Pan minister Horała wyjaśniał swoją pozycję polityczną w tej chwili, więc ja już nie będę tego powtarzał. Wszyscy państwo to czytali. Jest w dwóch ministerstwach. Pewnie jest tak tymczasowo, dopóki stosowna ustawa nie zostanie przyjęta przez parlament i podpisana przez prezydenta. Wtedy ten temat będzie zamknięty. Niemniej jednak wydaje mi się, że kwestie przewozowe nie występują jeszcze w tym momencie w spółce CPK. Z kolei ARP jest nadzorowane – jeśli mnie pamięć nie zawodzi – przez prezesa Rady Ministrów. To chyba jest ten nadzór, ale trzeba by zajrzeć do rozporządzenia. Jestem pewien, że pan przewodniczący tylko tak mówi, że się nie orientuje. Pan przewodniczący doskonale się orientuje i zadaje te pytania z pełną orientacją, zgodnie z zasadą, że najlepiej zadać te pytania, na które zna się odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Kolejny głos – pan poseł Wiesław Szczepański. Proszę uwzględnić również ten podział kompetencji, żeby formułować pytania do właściwego resortu.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Dobrze, uwzględnię podział kompetencji, panie przewodniczący. Natomiast trudno, żeby pan przewodniczący się orientował, ponieważ jeśli chodzi o ustawę o działach, to została ona wycofana przez kolegów na wniosek jednego z ministrów. Tam był ten podział. Dzisiaj funkcjonują państwo bez umowy o działach, po prostu na zasadzie tylko wewnętrznych dokumentów, ponieważ ustawa o działach, która wszystko przenosiła, nie została po prostu uchwalona 1,5 roku temu.

Przejdę już natomiast do kwestii historycznej, o której chciałbym na początku krótko powiedzieć. Potem zadam konkretne pytania. Otóż ja pamiętam rok 2008, salę 101 i pana ministra Engelhardta, który opowiadał, jak marszałkom będzie pięknie, jak powstanie spółka przewozów regionalnych. Przy czym wiadomo już było od razu, że największy udziałowiec – województwo mazowieckie, które będzie miało 11% udziałów – nie będzie kładło ani złotówki na przewozy regionalne, bo ma swoje Koleje Mazowieckie. Potem co roku mieliśmy sytuację skubania tej spółki przez kolejnych marszałków, którzy tworzyli swoje własne podmioty. Jednocześnie odbierali tej spółce najbardziej uczęszczane odcinki, zostawiając ją częściowo okrojoną. To spowodowało, że dzisiaj jej zatrudnienie jest na poziomie

1/3 tego, co było na początku, gdy spółka powstawała. Efekt jest taki, że dzisiaj ta spółka rzeczywiście martwi się sama o siebie. W wielu przypadkach marszałkowie najpierw podpisują umowy ze swoimi spółkami, a potem pozostałości dostaje kolejna spółka – Polregio. Chociaż powiem krótko, że niestety jest to też wina poprzedniego zarządu. Pamiętam, że kiedy marszałkowie pytali o koszty, to prezesi przewozów regionalnych przynosili koszty na kartkach papieru, które w ogóle nie były udokumentowane.

Mam też jednak konkretne pytania. Uważam, że dzisiaj tu na sali powinien być prezes Agencji Rozwoju Przemysłu, który – po ostatnich decyzjach, kiedy odkupiono udziały – ma 51%…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie pośle, prezes uczestniczy, ale zdalnie.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Właśnie co do tego zdalnego…

Prezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA Cezariusz Lesisz:

Panie pośle, jestem obecny z całym zarządem ARP.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ja właśnie w tej kwestii, panowie. Jeżeli są panowie w stanie dojechać do Ministerstwa Aktywów Państwowych, a nie mogą panowie dojechać do Sejmu, to dla mnie jest to po prostu dziwne. Pan minister Bittel potrafił dojechać z ministerstwa, a panowie jesteście z tabletu. Nie lubię rozmawiać z ludźmi z tabletu, bo już był kiedyś premier z tabletu. Panowie powinni być tutaj na sali, kiedy na sali są związkowcy. Na sali powinniście się tłumaczyć. Pan minister jest w tej chwili najmniej winny. Poza pewnym nadzorem w kwestii kolei nie ma żadnego wpływu na te spółki. Z jednej strony na spółki ma wpływ Agencja Rozwoju Przemysłu, dlatego powinien być na sali ktoś z kancelarii premiera, kto powiedziałby po prostu, jak zamierza je dokapitalizować. Z drugiej strony powinien być przedstawiciel Ministerstwa Aktywów Państwowych, bo 33,6% udziałów w PKP Cargo ma spółka PKP, a za nią stoi minister aktywów. Panowie powinni być tu na sali i tu się tłumaczyć, a nie łączyć się przez wizję.

Moje pytanie jest następujące: Czy mogliby mi państwo powiedzieć, ile przewozy regionalne obsługują dzisiaj linii, które nie są rentowne? Z iloma marszałkami są dzisiaj podpisane umowy wieloletnie? Wiem, że przykładowo wielkopolski urząd marszałkowski czy inni podpisywali z państwem umowy na 3 czy 4 lata. Ilu marszałków jest dzisiaj skłonnych zgodzić się renegocjować te umowy, żeby dołożyć państwu środki finansowe? Podwyżka dla kolejarzy wymaga przecież po prostu większych pieniędzy. Na tę chwilę państwo nie uruchomią więcej linii. Czy to się przełoży na bilety? Nie może się przełożyć na bilety. Czyli ile urzędów marszałkowskich jest gotowych dołożyć po prostu te pieniądze? Z iloma toczy się już rozmowa? Chciałbym zapytać wprost, ilu marszałków kładzie dzisiaj na spółkę Polregio. Dziesięciu, jedenastu? Ilu zostało po tym, jak niektórzy zostali po prostu wyjęci, bo mają własne koleje i nie są zainteresowani tą spółką?

Moje kolejne pytanie odnosi się do PKP Cargo. Pamiętam rok bodajże 2010, kiedy było 500 mln zysku. Głównie był to zysk po prostu z dzierżawy nieruchomości, po prostu kosztem innych spółek. Mam pytanie: Jaki jest wynik PKP za ubiegły rok i ile z tego osiągnięto z dzierżawy, czyli z fakturowania wewnętrznego? Państwo poza fakturowaniem nie prowadzą właściwie żadnej działalności. Gdyby nie było tego fakturowania, jakie byłyby kwoty, które mogłyby pozostać w spółkach nimi obciążonych? Czy są nimi obciążane spółki PKP Cargo i Polregio? Zawsze mówiłem „przewozy regionalne", ale dzisiaj to już właściwie nie jest spółka kolejowa, w cudzysłowie, bo świadczy usługi kolejowe, ale nie jest w grupie PKP. Czyli moje pytanie jest takie, jakimi kosztami obciążono te spółki, jeżeli je nimi obciążono. Początkowo zakładaliśmy przecież, że majątek powinien być rozdysponowany między spółki. Dzisiaj mamy po prostu czapkę, która żyje właściwie z dzierżawy.

Kolejne moje pytanie: Jakie koszty będą związane z tą kwotą podwyżek, o której dzisiaj rozmawiamy? Ile musielibyśmy znaleźć środków finansowych? Zdaję sobie sprawę, że Ministerstwo Infrastruktury nie jest tutaj wiodące. Dzisiaj musiałaby zapaść decy-

zja dokapitalizowania spółki przez Agencję Rozwoju Przemysłu, co kończy się również zgodą marszałków na mniejsze udziały lub dokapitalizowanie spółki. Mówię o spółce Polregio i ewentualnie o kwestii PKP Cargo. Z drugiej strony słyszeliśmy 3 dni temu wspaniałą konferencję. Minister transportu kolejowego Ukrainy stanął z premierem i mówi: podpisujemy porozumienie, będziemy wozić zboża i może jeszcze olej słonecznikowy oraz inne towary z Ukrainy. Pytanie tylko, czym będziemy to wozić i za jakie pieniądze. Czy podpisując tę umowę, państwo w ogóle myśleli, jak dofinansować PKP Cargo? PKP Cargo znalazło się na giełdzie, ale państwo mają pakiet kontrolny. Mając 33% udziału, można spokojnie współrządzić tą spółką przy rozdrobnionym kapitale. Czyli z jednej strony mówimy o tym, że chcemy tworzyć jakikolwiek biznes z Ukrainą, a z drugiej strony nie mamy uporządkowanych kwestii w spółce. Jak państwo zamierzają to zrealizować i pomóc tej spółce, obu spółkom? Tak jak już powiedziałem, pan minister Bittel jest osobą, do której najmniej należałoby kierować te pytania. Pytania powinny być kierowane do premiera, a właściwie do ministra nadzorującego Agencję Rozwoju Przemysłu jako głównego udziałowca oraz do ministra aktywów, który jest za to odpowiedzialny. Jest przez to zamieszanie, które państwo wprowadzili, że jedna osoba chciała być wielka i zabrała pod siebie wszystkie spółki. Tym samym ogołociła Ministerstwo Infrastruktury i zostawiła je tylko jako nadzór merytoryczny czy też jako odpowiedzialnych politycznie. Tymczasem wszystko ma u siebie, bo w ten sposób można obsadzać zarządy i rady nadzorcze tych spółek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Prosiłbym o zwięzłe zadawanie pytań przez posłów, bo jest jeszcze strona społeczna. Będą odpowiedzi. Niełatwo będzie czasem znaleźć adresata tych pytań.

Pani poseł Paulina Matysiak.

Poseł Paulina Matysiak (Lewica) – spoza składu Komisji:

Dziękuję. Dzień dobry. Bardzo dziękuję za te wprowadzenia. Mam uwagę zarówno do pana prezesa Martyniuka, jak i prezesa Mamińskiego. Bardzo bym prosiła, żeby przy przedstawianiu danych dotyczących warunków płacowych nie korzystać ze średnich. Wiemy, jak wyglądają średnie. Jeśli mamy osoby, które zarabiają bardzo dużo i osoby zarabiające bardzo niewiele, to średnia wychodzi całkiem nieźle. Pracownicy doskonale wiedzą, jak wygląda płaca poszczególnych osób. Wydaje mi się, że lepszym rozwiązaniem byłoby podawanie chociażby mediany. Jednak jeżeli już bazować na średnich, to odnosić się do średnich płac na konkretnych stanowiskach. Ile średnio zarabiają maszyniści? Ile średnio zarabiają zwrotniczy? Ile zarabiają manewrowi i inne osoby? Wtedy będziemy mieć prawdziwy ogląd sytuacji, a nie jeśli będziemy bazować na ogólnej średniej, ponieważ ona wygląda ładnie tylko w wypowiedzi.

Jeżeli chodzi o sytuację w Polregio, to mam jedno pytanie. Mam nadzieję, że panowie z Agencji Rozwoju Przemysłu są z nami na posiedzeniu i łączą się zdalnie, więc odpowiedzą na to pytanie. Jakie konkretnie mają państwo plany jako właściciel większościowy Polregio, żeby rozwiązać tę naprawdę trudną sytuację? Za chwilę może się okazać, że za 3 tygodnie staną wszystkie pociągi w kraju. Będziemy mieli ogromny kryzys przewozowy. Proszę pamiętać, że to jest największy przewoźnik pasażerski, który obsługuje połączenia dla osób, które jadą do pracy, do szkoły czy na studia. Wtedy będą państwo myśleli nad rozwiązaniami? Teraz jest czas na rozwiązania. Jest jeszcze moment na to, żeby podpisać porozumienia i znaleźć rozwiązanie, żeby odpowiedzieć na postulaty pracowników.

Powiem jeszcze tytułem pewnego wyjaśnienia, że na początku lutego – a w zasadzie pod koniec stycznia – skierowałam pisma do wszystkich marszałków z pytaniem, czy zamierzają aneksować umowy z Polregio i czy patrzą na tę sytuację. Pamiętajmy też o tym, że to nie jest sytuacja, która objawiła się nagle i spadła z nieba teraz, w kwietniu. Ten strajk ruszył w zasadzie już jesienią. Od jesieni wiedzieliśmy, że mamy problem. Strajk ostrzegawczy był przewidziany – o ile dobrze pamiętam – chyba na luty. 2 marca miały stanąć wszystkie pociągi. Ze względu na sytuację i wybuch wojny na Ukrainie pracownicy zostawili w tyle swoje postulaty. Musieli odpowiedzieć na tę ważną sytuację,

która miała miejsce za naszą granicą. Wiemy też, że pociągami Polregio przewoziliśmy uchodźców z Ukrainy na terenie kraju. Myślę, że to także należy uwzględnić. Do 16 maja mamy jeszcze 3 tygodnie. Bardzo proszę w imieniu pracowników spółki oraz w imieniu wszystkich pasażerów, którzy podróżują każdego dnia tymi pociągami, aby się naprawdę pochylić nad tą sytuacją. To nie może tak wyglądać.

Wrócę do marszałków. Z otrzymanych od marszałków odpowiedzi i pism wynika, że nie ma tam chęci i woli, by aneksować umowy i znaleźć pieniądze na podwyżki. Tylko mówię, to jest stan na początek lutego. Czyli jeszcze raz pojawia się pytanie, co zamierza zrobić Agencja Rozwoju Przemysłu. Mam nadzieję, że dzisiaj, na tym posiedzeniu Komisji, usłyszymy chociaż zalążek odpowiedzi. Jeżeli nie, to jestem przekonana, że będą kolejne posiedzenia Komisji Infrastruktury zwołane w tym temacie. Mam nadzieję, że panowie z Agencji Rozwoju Przemysłu pofatygują się wtedy i przyjadą na ulicę Wiejską. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan przewodniczący Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, drodzy goście, kolej to bardzo istotna część systemu transportowego Rzeczypospolitej. Nie ma co do tego wątpliwości ani sporów. Będę się za to spierać z przedstawicielem opozycji, pan posłem Szczepańskim, który dziś już nie pamięta, w jakim stanie kolej została pozostawiona w 2005 r., po ostatnich rządach Sojuszu Lewicy Demokratycznej. Nie zostały dotrzymane pewne uzgodnienia. W czasie krótkiej kadencji Prawa i Sprawiedliwości zostały podjęte pewne środki zaradcze. Została wypracowana pewna koncepcja, o którą się spieraliśmy. Przewozy regionalne miały wówczas 2,16 mld długów. Cała grupa PKP miała blisko 7,5 mld długów. To były wówczas realne problemy do rozwiązania. Dlatego, drogi Wiesławie, to, o czym zapewniał pan minister Engelhardt, było próbą poszukiwania ratunku dla firmy, która tak naprawdę była już wówczas upadła. Te 2,16 mld poszło przecież na wyciągnięcie z długów przewozów regionalnych i trafiło nie gdzie indziej, tylko do spółek grupy PKP: do PLK, do Energetyki i do Cargo.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ale nie do przewozów regionalnych.

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Do Cargo. A przewozy regionalne…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Ale nie do przewozów regionalnych.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Szczepański…

Poseł Cezary Grabarczyk (KO):

Panie pośle, możemy się spierać, ale mówmy o konkretach. Zostały wypracowane pewne mechanizmy. Po pierwsze – pakiet inwestycyjny. Po drugie – udziały w Funduszu Kolejowym. Co najważniejsze, po raz ostatni do tej pory zwiększony został o 0,75% udział województw samorządowych w CIT. To był efekt poważnego sporu wewnątrz ówczesnego rządu i siły politycznej ministra odpowiedzialnego za kolej. To, że udało się zwiększyć udziały województw samorządowych, nie było prostą sprawą. Dziś szukałbym podobnego rozwiązania. Jeżeli mamy Polregio, które wymaga dziś wsparcia, to, panie prezesie, panie ministrze, szukajcie mocy politycznej. Podejmijcie rozmowę z nowym ministrem finansów. Być może uda się przekonać go, że potrzebne jest dalsze zwiększenie udziału w CIT województw samorządowych – z gwarancjami, że te środki posłużą dofinansowaniu kontraktów z Polregio. To jest recepta. To jest ścieżka, która raz została przetarta i pozostaje do wykorzystania. Wówczas nie ma problemu z pomocą publiczną. Te kwestie nie były nigdy kwestionowane przez Komisję Europejską.

Natomiast podzielam tu pogląd pana posła Jońskiego, że nie można doprowadzić do sytuacji, w której niepoważnie traktuje się stronę społeczną. Nie można pozostawiać tych negocjacji bez wypracowania konkretnej ścieżki naprawy. Jest już trochę mniej niż 3 tygodnie do zapowiedzianego strajku. To mało czasu. Długi weekend nie powinien być poświęcony na wypoczynek, tylko na twarde negocjacje. Jeżeli potrzebna jest pomoc, to ja jestem gotów. Nie wiem, jak pan, panie ministrze Polaczek. Ja jestem gotów włączyć się do tych rozmów, pan na pewno też. Nie można dopuścić do tego, żeby zatrzymać Polregio. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Według kolejności zgłoszeń: pan przewodniczący Polaczek, pan poseł Głogowski i pan poseł Sośnierz. Jeszcze pan poseł się zgłasza. Na tym zamykam listę pytających posłów. Później poprosimy stronę społeczną.

Proszę bardzo, panie przewodniczący.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Ja może krócej, żeby nie powtarzać już rzeczy, które wydłużałyby tę dyskusję. Chciałbym raczej, żeby padły odpowiedzi spółek i innych instytucji na pytania posłów i przede wszystkim strony społecznej. Nie będę też prowadził żadnej bardziej szczegółowej analizy historycznej. Jednak, jak wszyscy wiemy, 18–19 lat wstecz sytuacja przewozów regionalnych to był balans na granicy upadłości kodeksowej. To wynikało z ograniczeń dotacji na połączenia celu publicznego, mówiąc generalnie.

Natomiast w kontekście wypowiedzi pana prezesa Polregio mam pytanie do przedstawicieli Agencji Rozwoju Przemysłu. Chciałbym, żeby odpowiedzieli na pytanie, jakie cele kluczowe Agencja postawiła przed spółką jako instytucja nadzorująca, posiadająca swoich przedstawicieli, mająca większość. Jakie cele postawiła jako organ nadzoru, jeśli chodzi o kwestie inwestycyjne i jeśli chodzi o kwestie przewozowe. Prosiłbym tutaj o jakiś konkretny komentarz ze strony ARP. Również w świetle tego napięcia, jakie powstało w związku z zapowiedzią podjęcia akcji protestacyjnej.

Drugie pytanie mam również do Polregio oraz do przedstawicieli PKP Cargo. Jak kształtuje się na przestrzeni ostatnich lat średnia prędkość handlowa połączeń pasażerskich i połączeń cargo? Pytam z uwagi na to, iż myślę, że jest tutaj konsensus co do wielomilionowych nakładów inwestycyjnych na poprawę infrastruktury kolejowej. Efektem tej konkurencyjności transportu kolejowego zawsze jest szybsze, lepsze połączenie. Chodzi tu też o połączenia pasażerskie – to dotyczy też Intercity i innych przewoźników regionalnych. Jeżeli nie dysponują państwo dzisiaj miarodajnymi informacjami, to prosiłbym, żeby odpowiedzi na to ostatnie pytanie były skierowane do prezydium Komisji Infrastruktury na piśmie. Roześlemy to posłom. Jeszcze raz podkreślam, że wielomiliardowe nakłady na modernizację infrastruktury kolejowej muszą podnosić również wskaźnik nie tylko rentowności spółek, ale i ich konkurencyjności w porównaniu z transportem samochodowym. Myślę, że takim dobrym przykładem tego, jak można by podjąć to zagadnienie w II półroczu lub jeszcze wcześniej, jest choćby analiza możliwości, jeśli chodzi o konkurencyjność przewozów kolejowych w relacji Kraków–Katowice–Opole–Wrocław. Myślę, że to jest najbardziej ciekawy temat też z punktu widzenia komercyjnego – temat konkurencyjności tych połączeń kolejowych z płatną autostradą. Jednak, jeśli o to chodzi, to pozwolimy sobie sformułować wspólnie z prezydium Komisji jakieś merytoryczne propozycje, żeby wspólnie spotkać się z przewoźnikami i PLK w celu przeanalizowania tego na przykładzie trasy kolejowej, która biegnie równolegle do odcinka płatnej autostrady A4. Przeanalizujemy to i wyciągniemy z tego wnioski. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan poseł Głogowski.

Poseł Tomasz Głogowski (KO) – spoza składu Komisji:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Ja krótko, bo jestem gościnnie na posiedzeniu Komisji Infrastruktury. Jednak jako poseł z kolejarskiego miasta jestem bardzo zainte-

resowany tematem. Nie będę już powtarzać tego, co podnosili moi koledzy. Na przykład pan poseł Joński pytał, jak to jest możliwe, że rosnąca ilość przewożonych towarów nie przekłada się na wyniki finansowe. Zwrócę tylko uwagę, że zarówno problem na kolei, jak i problem zabezpieczenia ruchu lotniczego, nie pojawił się nagle. One narastały. Skumulowały się w szczególnym momencie, gdy – co chyba nie zostało jeszcze dzisiaj podniesione – Polska odgrywa szczególną rolę w logistyce europejskiej i światowej. Taką rolę, o szczegółach której zapewne nawet niewielu z nas posiada teraz wiedzę. Zapewne uzyskamy ją dopiero za jakiś czas. Dlatego nie jest to tylko kwestia zabezpieczenia obywatelom możliwości przemieszczania, chociaż to jest najważniejsze. Jednak nie jest to jedyny problem, który pojawia się nam na horyzoncie. Dlatego rzeczywiście nie będzie przesadą, jeśli będziemy mówić o narodowym bezpieczeństwie w odniesieniu do konieczności zapewnienia płynności ruchu lotniczego oraz kolejowego, transtowarowego. Możemy nawet mówić o bezpieczeństwie nie tylko narodowym.

Jeśli chodzi o pytanie, to mam tylko jedno retoryczne, więc może nie wskażę adresata. Czy brak prezesa PKP Cargo przez pół toku – który to czas, jak się słyszało w różnych miejscach, różne frakcje siły rządzącej spożytkowały na walkę o możliwość desygnowania prezesa – pomógł czy zaszkodził obecnej kondycji PKP Cargo? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Pan poseł Sośnierz.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Wsłuchując się w tę dyskusję, po raz kolejny odnoszę wrażenie, że zarówno państwo z rządu, jak i z opozycji nie przyjmują do wiadomości tego, że domagają się rzeczy wzajemnie sprzecznych. Między różnymi postulatami, które państwo wysuwają, istnieje po prostu ujemna korelacja. Jeśli państwo w jednych momentach mówią, że kolej ma nie kierować się zyskiem, tylko realizować deficytowe przewozy, a potem, że na tych deficytowych przewozach mają dobrze zarabiać kolejarze – to tak się nie da. Kto ma za to w takim razie płacić, skoro oni realizują usługę, która się nie opłaca? To jest systemowy błąd, który próbujecie wpisać w sposób działania kolei. Kolej ma realizować przewozy, które się opłacają. To nie politycy powinni negocjować wynagrodzenia. Politycy w ogóle nie powinni być stroną sporu z osobami zatrudnionymi na kolei. To dana spółka powinna być stroną i ta spółka powinna być niezależna od rządu. To jest rozwiązanie, do którego należy dążyć.

Jednak tego państwo jakoś nie chcą przyjąć do programu. Program rządu i opozycji jest taki – więcej pieniędzy na wszystko. Zwłaszcza program opozycji, która zawsze mówi, że więcej pieniędzy na wszystko. Działa według logiki pana posła Jońskiego, że nie możemy dopuścić do tego, żeby kolej stanęła, więc spełnijcie te żądania. Jeżeli damy się tak szantażować, to do czego nas to doprowadzi? Wszystkim trzeba będzie dać wszystko, bo inaczej coś tam za chwilę stanie. Jak jedni zobaczą, że to działa, to zaraz zacznie się strajk następnych, tym bardziej, że stoimy u progu wysokiej inflacji, a nawet dalej niż u progu. Inflacja jest skutkiem właśnie takiej polityki, że wszystkim dajemy wszystko. Ten rząd próbuje zasypywać wszystko pieniędzmi. Inflacja jest takim kacem, który przychodzi. Tymczasem wszyscy – i rząd, i opozycja – mówicie, żeby wyleczyć tego kaca klinem. Napijmy się znowu, pijmy dalej i nakręcajmy tę spiralę roszczeniowo-płacowo-cenową. Tak się nie da. Tę inflację trzeba odchorować. Oczywiście nie zawsze ten, co choruje, jest winien. Rząd jest temu winien, bo to rząd rozdawał pieniądze, a odchorować musimy wszyscy. Nawet ci, którzy nie bardzo na tym korzystali. Jednak trzeba to odchorować. Nie możemy napędzać tej spirali płacowej przez realizację kolejnych żądań, bo to się nigdy nie zatrzyma. Za chwilę wszyscy będą chcieli tych podwyżek.

Jeśli oczekujemy, że do kolei trzeba dosypać, to komuś trzeba zabrać. Komu znowu trzeba zabrać? Innym też się to nie opłaca, innym też się nie przelewa, inni też mają podwyżki cen. Za chwilę inni też będą chcieli więcej zarabiać. Jeśli non stop finansujemy jakieś deficytowe przedsięwzięcia – czy to naukowe, czy to rolnicze, czy kolej, autobusy itd. – to wszyscy będą się teraz dorzucali do kolei po to, żeby kolejarze dorzucali się do deficytowych programów naukowych, rolniczych czy jakichkolwiek innych. System,

który tworzycie, to system obłędu. Przyjmijcie do wiadomości, że tak się nie da rządzić. Szarpiecie tylko w każdą stronę za krótką kołdrę. Jedyne rozwiązanie – urynkowić to wszystko. Pytanie, czy ono jest w ogóle rozważane przez rząd. Spółki muszą finansować się same i trzymać się jak najdalej od polityków. Czy państwo w ogóle biorą pod uwagę to najprostsze, jedyne rozwiązanie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Teraz będzie pan poseł Joński *ad vocem*, bardzo krótko. Następnie pan poseł Suchoń. Potem oddamy głos stronie społecznej.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Nie no, nie chcę tłumaczyć, po co w ogóle jesteśmy w polityce. Jednak wydaje mi się, że jeśli chodzi o usługi publiczne – a do nich niewątpliwie należy też kolej i możliwość przemieszczania się – to ich właśnie dotyczy nasza rola. Nie będę milczał, jeśli za 3 tygodnie ma stanąć kolej w Polsce. Od tego jesteśmy, żeby usiąść i zapytać tych, którzy mają większość przynajmniej w tych spółkach. Chociaż oczywiście zastanawiające jest, że na debiucie akcje PKP Cargo kosztowały 80 zł, a w tej chwili – 11,50. Jeszcze pół roku temu było to 18 zł, czyli leci to na łeb, na szyję. Oczywiście, że musi nas to zastanawiać, bo jest to spółka kontrolowana przez Skarb Państwa. Natomiast teraz najważniejsze jest, żeby pasażerowie mogli dotrzeć z punktu A do punktu B. Tymczasem obawiam się, że może być tak, jak z kontrolerami lotów – loty są odwoływane, nie ma na razie nadziei na porozumienie i trzeba zamykać lotniska. Lotnisko Okęcie za chwilę będzie otwarte krócej niż osiedlowy sklep spożywczy. Jeśli chcemy to samo zrobić z koleją, to możemy w ogóle wyjść z tej sali i powiedzieć, że nas to nie interesuje. Mnie to interesuje. Jak pana posła to nie interesuje, to może wyjść na ulicę i pójść na jakiś protest. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Gdyby was to nie interesowało, to działałoby dobrze. Właśnie dlatego, że to was interesuje, psujecie to.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, nie, panie pośle Sośnierz.

Proszę bardzo, pan poseł Suchoń. Zamykam listę mówców ze strony parlamentarnej.

Panowie przewodniczący, jak chcecie ze sobą dyskutować, to na zewnątrz, proszę.

Pan poseł Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję. Szanowni państwo, padło tu już bardzo wiele pytań i opinii. Jednak ja zacznę od takiej refleksji, że dzieje się coś niedobrego. To nie jest tylko kwestia kolei, to nie jest tylko kwestia lotów. Przypomnę, że Ministerstwo Infrastruktury – czyli de facto rząd – zablokowało również szkolenie kierowców zawodowych. Dopiero teraz coś drgnęło w tej sprawie, ale nadal jest z tym problem. Czyli różnego rodzaju problemy, które dzisiaj ukazują się z taką dynamiką, nie są wyłącznie kwestią tego, że zadziało się coś dzisiaj. To jest efekt wieloletniej, nieodpowiedzialnej polityki. Dzisiaj ukazuje się on właśnie w takim trudnym dla wszystkich wydaniu.

Oczywiście trudno dopuścić w ogóle taki scenariusz, że nagle stają przewozy na poziomie regionów, bo Polregio przestaje wykonywać swoje usługi. Myślę, że wszyscy zdajemy sobie sprawę, że te trasy, które obsługuje, są w dużej części trasami, gdzie Polregio może być nawet jedynym środkiem transportu do szkoły i pracy. Oczywiście myślę, że konsekwencje wszyscy jesteśmy sobie w stanie wyobrazić. To wymaga pilnej odpowiedzi. Uważam, że oczywiście to firmy są od tego, żeby odpowiednio kalkulować koszty i opierać na tym ceny. Trudno uciec od takiej refleksji, że być może zabrakło w tym wszystkim racjonalności.

Mam natomiast pytania, po pierwsze, w zakresie przewozów Polregio. Jeśli są nierentowne przewozy i to wynika wprost z warunków umów, to w których województwach są prowadzone takie nierentowne przewozy? Czy były prowadzone rozmowy z marszałkami województw? Które województwa odmówiły aktualizacji kontraktów?

Druga rzecz jest skierowana do pana ministra. Czy ministerstwo rozważało jakiekolwiek zmiany prawne, które dałyby w tej materii jakąkolwiek podstawę prawną do renegocjacji tych kontraktów? Pytam o to, bo sytuacja jest dosyć kuriozalna. Z jednej strony mamy samorząd wojewódzki, który jest organizatorem przewozu i – bardzo upraszczając – zamawia te przewozy. Natomiast z drugiej strony mamy spółkę, która jest de facto własnością nas wszystkich, czyli obywateli. Trudno tutaj znaleźć słowo, które dobrze określiłoby ten dziwny układ, który się wytworzył. Układ, w którym być może nawet właściciele – mam nadzieje, że zaraz się tego dowiemy – działają de facto na niekorzyść spółki. Nie powinno tak być. W związku z tym, panie ministrze, czy to było jakoś rozważane i ewentualnie w którym kierunku mogłyby pójść zmiany?

W przypadku PKP Cargo chodzi oczywiście o historię, o zasadniczo spadające przychody… Już nie powiem o wyniku z działalności operacyjnej. To jest jednak pytanie do nadzoru właścicielskiego – co takiego się stało, że nie reagowano na te spadające przychody. W 2018 r. – ponad 5 mld, 2019 r. – 4,7 mld, 2020 r. – 4 mld, 2021 r. – 5% wzrostu w zakresie przychodów netto ze sprzedaży. To oznacza, że coś niedobrego zadziało się w tej spółce. Jest nowy pan prezes. Jednak chyba nie tak to powinno wyglądać. Chyba zabrakło jakiegoś zdecydowanego działania. Wydaje się, że w sytuacji, w której się znajdujemy, przewozy kolejowe – zwłaszcza w jednej z największych spółek przewozowych w Europie – powinny rosnąć w siłę i powinny być dobrym biznesem. Zastanawiam się, co tam jest nie tak z doborem władz i nadzorem, że to wszystko nie działa. Dla mnie to jest jakiś porażający obraz nieumiejętnego podejścia do zarządzania. Bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania, które zadałem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Przystępujemy do strony społecznej. Zamknęliśmy część poselską.

Pan przewodniczący Leszek Miętek. Prosiłbym tylko o zwięzłość wypowiedzi, żeby mogła jeszcze odpowiedzieć szeroko pojęta strona rządowa.

Prezydent Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce Leszek Miętek:

Ja bardzo zwięźle. Przyznam szczerze, że na początku, jak słyszałem wypowiedzi panów prezesów, to zacząłem mieć trochę wyrzuty sumienia, że my jako strona społeczna staliśmy się powodem tego posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, za którego zwołanie bardzo serdecznie dziękuję. Otóż słyszałem, że w zasadzie wszystko jest super – a chyba tak nie jest. Dopiero później wypowiedzi i dopytywania panów posłów oraz pani posłanki spowodowały, że okazało się, że rzeczywiście chyba coś jest na rzeczy.

Pan poseł Polaczek się nie wypowiedział, ale być może warto rozważyć tę propozycję, żeby dwaj byli ministrowie transportu i infrastruktury pomogli rozwiązać problem, ponieważ rzeczywiście mamy problem.

Do pana posła Sośnierza – kolejarze to nie są żebracy. My nie przychodzimy do nikogo na żadne żebry. Nam trzeba po prostu zapłacić za pracę. Jeżeli polityka państwa jest taka, że realizuje się misję publiczną, żeby z każdego rejonu Rzeczypospolitej obywatele mogli dojechać do szkoły i pracy, to trzeba za to zapłacić. My nie jesteśmy żebrakami.

Teraz o Polregio i tej niemocy. Panie prezesie, jak słowo honoru, parę lat prowadzę już te dialogi społeczne, ale w życiu nie nazwałbym naszego dialogu konstruktywnym dialogiem społecznym. Pan powiedział, że w Polregio był konstruktywny dialog społeczny. Dialog zakończony protokołem rozbieżności, rokowania zakończone protokołem rozbieżności, mediacje zakończone protokołem rozbieżności. A pan mówi, że prowadzimy konstruktywny dialog społeczny.

Szanowni państwo, dobrze, że pan prezes wspomniał, co przechodziła spółka Polregio od usamorządowienia. Jakie były tam gigantyczne procesy restrukturyzacji, jaka pomoc publiczna i notyfikacja Unii Europejskiej. Dzisiaj, szanowni państwo, mamy taką sytu-

cję, że pracownicy spółki Polregio są najniżej wynagradzanymi pracownikami na rynku kolejowym w Polsce. Najniżej wynagradzanymi.

Chcę powiedzieć jedno – to nie strajk, bo strajku na kolei nie było od kilkunastu lat. Kolejarze nie strajkują. Rozwiązujemy bardzo trudne problemy przy stołach negocjacyjnych. To, że my zapowiadamy strajk, jest po prostu wołaniem na puszczy, żeby ktoś zechciał rozwiązać problem. Tam jest gigantyczny problem.

Agencja Rozwoju Przemysłu – akcjonariusz większościowy – jest bezzębna. Ona nic nie ma do zrobienia. Nic. Rozmawialiśmy z zarządem. Zarząd słyszy, może coś powie. Agencja nic nie jest w stanie zrobić. Marszałkowie zabezpieczyli środki na podwyżki wynagrodzeń dla pracowników własnych spółek samorządowych – i słusznie. Zapomniano o Polregio.

Szanowni państwo, specjalnie ogłosiliśmy strajk z ponad trzytygodniowym wyprzedzeniem. Dajemy szansę na dialog, na rozwiązanie problemu. Kolejarze nie są od strajkowania. Jednak chcę powiedzieć, że strajk generalny w Polregio to nie jest najgorsza rzecz, która może spotkać tę spółkę. Jeśli nie rozwiążemy tego problemu, tę spółkę spotka trwała utrata możliwości realizowania procesu przewozowego. Mamy rynek pracownika. Kluczowi dla procesu przewozowego pracownicy po prostu zmienią pracodawcę. Pójdą do pracy gdzie indziej, bo samo przejście od jednego pracodawcy do drugiego powoduje wzrost wynagrodzenia rzędu np. 1000 zł dla maszynisty. W niektórych przypadkach może to być wzrost nawet rzędu 1500 zł, zależy, jak to policzyć. Czyli nie będzie filantropii. Szkolenie maszynisty to jest ok. 1,5 roku. Spółka szkoli, a teraz inni będą się cieszyli, że przejmą gotowych pracowników. To jest najgorsze, co może spotkać największego przewoźnika w Polsce realizującego bardzo newralgiczny obszar kolei – kolej codziennego użytku, dojazdu do pracy i do szkoły. Musimy to rozwiązać, czy zrobimy strajk, czy go nie zrobimy. Zdaje się, że to pani poseł zwróciła uwagę, że odwołaliśmy strajk ostrzegawczy ze względu na problemy w Polsce, związane z wojną itd. Jednak te problemy trzeba rozwiązać, bo pracownicy po prostu odejdą.

Dzisiaj widać, jak dramatyczna jest sytuacja. Pan prezes o tym nie wspomniał, państwo posłowie również nie, ale w spółce nie ma strajku. Pracownicy spółki – szczególni ci związani z ruchem i realizacją procesu – powiedzieli, że nie będą wykonywali pracy w nadgodzinach, ale będą przychodzili zgodnie z harmonogramem pracy. Jeśli chodzi o maszynistów, to mają prawo odmówić pracy w nadgodzinach, ponieważ są w rozporządzeniu, które mówi o szczególnej własności psychofizycznej pracownika? I co? I spółka odwołuje ok. 100 w dobie. To bywają różne liczy. Tymczasem nie ma strajku. Strajku nie ma.

W związku z powyższym sygnalizujemy, że problem jest gigantyczny. Spółka rzeczywiście nie może się zadłużyć. Jak się zadłuży, to Unia Europejska za chwilę odwiesi tę pomoc publiczną i będzie jeszcze większy problem. Natomiast marszałkowie podchodzą do tego tak, jak podchodzą. ARP jest bezradna. Z uwagi na to, że ta sprawa jest w pionie pana premiera, napisaliśmy pismo z prośbą do pana premiera. Wiemy, że pan premier jest zajęty sytuacją międzynarodową, tym wszystkim. Wiemy to. Jednak pan premier ma też przecież współpracowników, którzy powinni zwrócić uwagę na to, że mamy problem. Houston, mamy problem. To jest jedna rzecz.

Jeśli chodzi o spółkę PKP Cargo, to szanowni państwo, nie przysparza chluby to, że druga publikacja wyników rocznych spółki pokazuje, w jakim stanie jest spółka. Drugi przewoźnik europejski ma utratę udziałów w rynku. Spółka jest pod wodą. Chcę tylko przypomnieć, że 1,5 roku temu kolejowe związki zawodowe funkcjonujące w PKP Cargo – trzy największe centrale związkowe – powołały komitet protestacyjno-strajkowy. Nie ma chyba takiego ewenementu w Europie i na świecie, że związki zawodowe i przemawiający przez nie pracownicy skierowali do zarządu postulat z żądaniem przeprowadzenia głębokich reform tej spółki i wdrożenia programu naprawczego. To było 1,5 roku temu. Jest to trochę dziwne podejście właścicielskie, że zarząd został odwołany. Pewnie uzyskamy odpowiedź dlaczego, pewnie te wyniki się do tego przysłużyły. Jednak w spółce, która ma gigantyczne problemy, przez pół roku nie można było sformułować zarządu. W tej chwili już go mamy. Życzę temu zarządowi jak najlepiej, żeby dał radę postawić na nogi tę spółkę. Jednak niestety tam również mamy problem. W tej spółce

również są postulaty płacowe, bo pracownicy bardzo często – szczególnie w utrzymaniu – pracują za minimalne wynagrodzenie. Też możemy mieć tam problemy z realizacją procesu przewozowego. Jednak spółkę trzeba po prostu postawić na nogi.

Po to prosiliśmy o zwołanie posiedzenia sejmowej Komisji Infrastruktury, żeby również przez parlament zwrócić uwagę na to, że mamy gigantyczne problemy. Chcemy je rozwiązać, być może z państwa pomocą. Zwracamy się już do wszystkich. My nie chcemy strajkować. Chcemy rozwiązać te problemy. Miało być krótko, więc krótko.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Miało być. Różnie to wychodzi w efekcie.

Proszę, pan się zgłaszał. Proszę o przedstawianie się.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy PKP Jan Przywoźny:

Dzień dobry. Jan Przywoźny, Federacja Związków…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie, nie, przepraszam. Tutaj pan był pierwszy.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych Grzegorz Samek:

Grzegorz Samek, Federacja Związków Zawodowych Maszynistów Kolejowych.

Panie przewodniczący, szanowni państwo, w piśmie z prośbą o zwołanie komisji sejmowej napisaliśmy, że oczekujemy rozwiązania problemów istniejących w spółkach Polregio i PKP Cargo, które uchroniłoby spółkę przed paraliżem związanym z ewentualnym strajkiem w PKP Cargo, drugiej co do wielkości spółce w Unii Europejskiej oraz w największym przewoźniku pasażerskim w Polsce, czyli Polregio. Nie chcę już dużo mówić, bo koledzy wcześniej się wypowiedzieli. Jednak muszę odnieść się do wypowiedzi pani posłanki, której dziękuję, że zwróciła uwagę na to, żeby nie posługiwać się średni wynagrodzeniem. Wszyscy wiemy, co to jest średnia. Ze średniej to by wychodziło, że ja i koń mamy po 3 nogi – a tak przecież nie jest.

Natomiast do pana posła Sośnierza… Z całym szacunkiem, panie pośle, ale nie wiem, jak powiedzieć to uprzejmie. Nie jestem parlamentarzystą. Powiem tak – nie należy mówić, co się wie, ale czasem należy wiedzieć, co się mówi. To tyle komentarza, jeżeli chodzi o pańską wypowiedź.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

A poza chamstwem może pan coś zaoferować? Jakąś merytoryczną odpowiedź?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle…

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

Powiem tak, na temat chamstwa…

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica):

Pan to rozpoczął, więc niech pan teraz słucha spokojnie.

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

Nie…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Przepraszam, panie przewodniczący.

Panowie posłowie, z całym szacunkiem, zachowujmy elementarną kulturę. Jak panowie mówili, to strona społeczna nie przerywała. Dlatego pozwólmy mówić stronie społecznej i zachowujmy elementarne standardy kultury osobistej.

Bardzo proszę kontynuować.

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

Proszę pana, to nie jest wycieczka osobista. To pan pierwszy zrobił wycieczkę. Nie chcę już na ten temat rozmawiać. Nie chciałem pana urazić, po prostu wyraziłem swoje zdanie na temat wypowiedzi. To tyle.

Wracam do sprawy. Jeżeli chodzi o Polregio, to mam pytanie konkretnie do pana prezesa Martyniuka. Nie znamy treści umów PSC, ale wiem, że była tam zawarta klauzula dotycząca indeksacji wynagrodzeń. Na jakim poziomie jest zawarta ta indeksacja w umowach? Chcielibyśmy wiedzieć, ile pieniędzy zostało przeznaczonych na ewentualne podwyżki wynagrodzeń. Chciałbym jeszcze zapytać, jak pan widzi rozwiązanie tej sytuacji, ponieważ 16 maja naprawdę może dojść do paraliżu. Już w tej chwili pociągi są odwoływane w dużej liczbie. Tego, co może się stać 16 maja, chcielibyśmy uniknąć. Stąd też nasza prośba o to spotkanie.

Teraz co do spółki PKP Cargo. Jeżeli pan prezes Mamiński powiedział, że rokowania będą trudne, to ja zaręczam państwu, że będą trudne. Powiem nawet, że bardzo trudne. Sytuacja jest taka, ze nowy prezes, pan Seliga, objął rządy 13 kwietnia i nawet nie zszedł do organizacji, które czekały na niego od 12 kwietnia. Przez całą noc spaliśmy na podłodze i czekaliśmy na pana prezesa. Pan prezes spotkał się z trzema organizacjami i został podpisany protokół umawiający spotkanie na dzisiaj, na godzinę 9. Ono zostało przełożone na godzinę 17. Nie wiem, z jakich powodów. Jedynym argumentem było to, ze jest posiedzenie komisji sejmowej, na której są państwo obecni. Gdzieś tam zdalnie, ale obecni. To jest jedna sprawa.

Chciałbym zapytać, jak państwo zamierzają dzisiaj rozwiązać sprawę sporu zbiorowego. O 17.00 będziemy na tym spotkaniu. Czy są państwo gotowi dzisiaj podpisać porozumienie w kształcie gwarantującym spełnienie oczekiwań związków zawodowych na poziomie określonym w piśmie sporowym, czy będą państwo chcieli dzisiaj zawrzeć protokół rozbieżności? Innej możliwości nie ma. Podpisanie protokołu rozbieżności będziemy oczywiście odbierać jako zwłokę, jako grę na czas. Prosiłbym o odpowiedzi na te pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ja *ad vocem*.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie ma teraz *ad vocem*. Teraz jest część, w której głos ma strona społeczna.

Przewodniczący FZZK PKP Jan Przywoźny:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Jan Przywoźny, Federacja Związków Zawodowych Kolejarzy.

Panie przewodniczący, panowie posłowie, panie posłanki, panowie ministrowie, panowie prezesi, na samym początku chciałbym podziękować tym posłankom i posłom, którzy ujęli się za pracownikami spółek Polregio i PKP Cargo oraz okazali pełne zrozumienie ich sytuacji finansowej. Z tych wynagrodzeń trzeba utrzymać rodzinę. Wiemy doskonale, jak trudno to osiągnąć teraz, w sytuacji galopującej inflacji.

Teraz co do tych bardzo dobrych wyników i dobrej sytuacji w jednej i drugiej spółce, Chciałbym się odnieść tylko do tej średniej płacy. Czy na koniec roku pracownik, który dostaje od pracodawcy PIT-11 i ma tam dochód 50 tys., 60 tys. czy 80 tys., ma wyszczególnione dochody za pracę w godzinach nadliczbowych? Czy jest tam jakaś rubryka, gdzie są ujęte godziny nadliczbowe? Szanowni państwo, 50% tych wynagrodzeń pochodzi z godzin nadliczbowych. Spółki – czy Polregio, czy Cargo – w ostatnim okresie tak zmniejszyły zatrudnienie, że obawiam się, że jest nawet zagrożone bezpieczeństwo w ruchu lądowym. Mówimy o bezpieczeństwie w ruchu powietrznym, ale tutaj mamy też zagrożenie w ruchu lądowym.

Co do wypowiedzi pana posła Sośnierza… Czy kolej ma kursować tylko na kluczowych liniach? Co z wykluczeniem komunikacyjnym społeczeństwa? Tak jak rozumieją to niektórzy posłowie, jest to często jedyny środek transportu – dotarcia do lekarza, do szkoły czy w swoich zawodowych interesach.

Na tej sali, na posiedzeniu Komisji, apelowałbym do parlamentarzystów i ministrów obecnych na posiedzeniu sejmowej Komisji Infrastruktury o podjęcie oraz wsparcie dzia-

łań zmierzających do udzielenia pomocy publicznej dla narodowego przewoźnika kolejowego, jakim jest PKP Cargo. Pomoc ta byłaby w pierwszej kolejności przeznaczona na pozyskanie niezbędnego taboru – jego zakupu, najmu czy naprawy – w związku z rosnącym zapotrzebowaniem na przewozy towarów. Mimo ciągle realizowanej restrukturyzacji zatrudnienia, spółka nadal jest w bardzo trudnej i poważnej sytuacji finansowej. Zatrudnienie na początku 2020 r. wynosił 17 140 pracowników. Obecnie mamy 14 580. To nawiązuję do kwestii zachowania bezpieczeństwa. Od 3 lat w spółce nie była wdrażana systemowa podwyżka wynagrodzeń. W połączeniu z inflacją przekraczającą dzisiaj 11% czy 12% powoduje to narastające niezadowolenie wśród załogi. Zostało to potwierdzone w referendum strajkowym. 70% pracowników wzięło udział w tym referendum, a 98,5% opowiedziało się za strajkiem. Proszę sobie skalkulować, jak duża jest determinacja wśród pracowników. Część kluczowych pracowników odchodzi z firmy, bo nie widzi perspektyw. Wojna na Ukrainie i związane z tym ograniczenia powodują dodatkową utratę masy przewozowej oraz zakładanych przewozów. Nastąpiły podwyżki kosztów funkcjonowania spółki – kosztów zakupów energii, paliwa oraz mediów – w parze z umowami zawartymi w roku 2020 na okres 2–3 lat… Proszę pamiętać, że PKP Cargo to przewoźnik strategiczny dla państwa, obsługujący Siły Zbrojne RP. Przewoźnik, który jako jedyny posiada konieczne doświadczenie, wyposażenie i tabor do przewozu ciężkich pojazdów, w tym czołgów. Chcę podkreślić, że przewoźnicy w sąsiednich krajach – m.in. DB Cargo, czyli koleje niemieckie – otrzymali od swoich rządów pomoc finansową, pomimo o wiele mniejszej konkurencji na rynku kolejowym w swoich krajach. Dlatego też z tego miejsca apeluję do państwa o rozwiązanie tej trudnej sytuacji także w spółce Cargo, tak jak w spółce Polregio.

Co do sytuacji w spółce Polregio – my w naszych strukturach związkowych mamy podzielone zadania. Mamy kolektywny zarząd, który zajmuje się poszczególnymi resortami. Za przewozy pasażerskie odpowiada akurat wiceprzewodniczący, kolega Krzysztof Bączek. Jeżeli pan przewodniczący chciałby udzielić mu głosu, to prosiłbym, żeby też zabrał głos. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Teraz według kolejności zgłoszeń zabierze głos pan Adrian Furgalski, ekspert kolejowy.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Proszę o *ad vocem*.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Panie pośle Sośnierz, zasady były ustalone jednoznacznie. Najpierw strona poselska, potem strona społeczna i rząd. Naprawdę widzę, że ma pan cały czas rękę w górze.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale zostałem trzykrotnie wywołany, więc…

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Zasady, które przyjęliśmy, są jednoznaczne.

Proszę pana Adrian Furgalskiego o zabranie głosu.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ale zostałem wywołany z imienia i nazwiska, więc chciałem się odnieść.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Naprawdę, nie będziemy teraz tego robić. Nawet jeśli ma pan chęć prowadzić polemikę z każdym i ciągle, to proszę jednak trzymać się reguł.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Reguła jest taka, że jeśli zostałem wywołany, to mam *ad vocem*.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Nie udzieliłem panu głosu.

Pan Adrian Furglaski.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
To proszę o udzielenie tego głosu.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Nie udzielę panu głosu, bo są inne zasady.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
Jakie inne zasady? Jak ktoś jest wywołany z nazwiska, to ma prawo do odpowiedzi. Takie są zasady.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Jeśli udzielę panu głosu, to ma pan prawo. A nie udzielam.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
To proszę o jego udzielenie.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Udzielam głosu panu Adrianowi Furgalskiemu. Proszę bardzo.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
To kiedy ja dostanę głos?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Wtedy, kiedy ja podejmę taką decyzję.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):
A kiedy pan podejmie taką decyzję?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):
Proszę, pan Adrian Furgalski.

Prezes Zespołu Doradców Gospodarczych TOR Adrian Furgalski:
Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, moja wypowiedź będzie związana bardziej z sytuacją spółki PKP Cargo, czy nawet szerzej z sytuacją rynku towarowego. Na wielu ostatnich posiedzeniach Komisji poświęciłem wiele wypowiedzi temu fragmentowi działalności kolejowej. Oczywiście konkluzja tego, co powiem, będzie służyć całej kolei, jeśli chodzi o zmniejszenie kosztów, a więc też środków, które zostaną w tych spółkach kolejowych. Nie jest to oczywiście sprawa, która przyczyni się do poprawy lub pogorszenia się sytuacji do 16 maja, kiedy grozi nam ten strajk. Natomiast wydaje mi się, że jest to działanie, które powinno zostać podjęte.

PKP Cargo jest spółką komercyjną. Skąd ma brać pieniądze? Z rynku. Musi zarabiać tam pieniądze na przewozie towarów. Już pan poseł Joński mówił o ostatnich 2 latach, kiedy mieliśmy w sumie 0,5 mld straty. Kurczą się udziały w całym rynku kolei towarowej. One spadły poniżej 10%. To jest tragiczna sytuacja. My jako wszystkie spółki kolejowe i wszystkie organizacje działające na tym rynku od lat – niezależnie od barw politycznych osób, które akurat miały ster władzy w swoich rękach – powtarzamy wiele postulatów, w tym jeden dotyczący obniżania stawek za dostęp do infrastruktury. Wiem, że wiele osób uważa, że to nie ma żadnego znaczenia, czy te stawki pozostaną jednymi z najwyższych w Europie jak dzisiaj, czy zostaną obniżone. Jednak my się upieramy, że ma to ze sobą związek. Gdybyśmy obniżyli przynajmniej o 50% poziom tych stawek, to byłaby to duża wartość dodana dla całego rynku kolejowego. Oczywiście jest pytanie, co na to PKP, czyli Polskie Linie Kolejowe, ponieważ spadną im przychody z udostępniania tras. Szacujemy to na ok. 1 mld zł. Te pieniądze muszą oczywiście zostać zrekompensowane. Pytanie, skąd je wziąć.

Ktoś może też powiedzieć, że to bardzo prosta recepta, a to wcale nie będzie takie łatwe. Według mnie to jest dosyć proste. Wymagać będzie nowelizacji ustawy o Krajowym Funduszu Drogowym. Pytanie, dlaczego tego nie zrobić. Ten 1 mld zł to jednocześnie pewnego rodzaju gratis, który otrzymuje transport drogowy. W 2017 r. mieliśmy ostatnie rozszerzenie tego, co dzisiaj nazywa się systemem e-TOLL – o niecałe 3670 km. Dzisiaj mamy już 1000 km więcej. To są autostrady i drogi ekspresowe, więc drogi o najwyższych parametrach. Te 1000 km drogi jest w gratisie. Jednocześnie są też

takie szacunki, że co roku – w 2018, 2019 czy 2020 r. – ok. 1 mld czy 1,2 mld zł nie trafiło do Krajowego Funduszu Drogowego.

Krajowego Planu Odbudowy niestety nie ma. Jednak wśród reform jest zapis, że po wejściu KPO w życie rząd natychmiast obejmie te 1000 km dróg systemem poboru opłat. Nie wiem, dlaczego musimy czekać na KPO. Możemy to zrobić szybciej. Wydaje mi się, że to apel do Ministerstwa Finansów i obecnej tutaj pani minister, szefowej Krajowej Administracji Skarbowej. KAS nadzorowała system e-TOLL. Można znaleźć 1 mld zł na obniżenie stawek, żeby ulżyć rynkowo wszystkim spółkom kolejowym. Z drugiej strony, można te pieniądze pozyskać z dróg. Dziwimy się, że spadają udziały kolei, a cały czas akceptujemy nierówne podejście w kwestiach opłat za dostęp do infrastruktury w przypadku dróg i w przypadku kolei. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Szanowni państwo, pan minister Bittel zasygnalizował, że ma wkrótce inne zobowiązania zawodowe. Prosi o udzielenie głosu, aby mógł ustosunkować się do pytań, które były mu bezpośrednio zadane.

Proszę bardzo, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Andrzej Bittel:

Dziękuję bardzo. Przepraszam, ale mam spotkanie z panią Katrin Lange, minister finansów Unii Europejskiej w Brandenburgii, które było zaplanowane trochę wcześniej. Rozumieją państwo, że pani minister też nie ma dużej elastyczności czasowej, jeśli chodzi o jej kalendarz w Polsce. Nie chciałbym się nadmiernie spóźnić, a najlepiej, jakbym wcale się nie spóźnił.

Wracam do pytań, opinii i analiz. Chciałbym podjąć temat, o którym mówił pan poseł, minister Grabarczyk. Warto pamiętać, że przewozom regionalnym dwukrotnie była udzielona pomoc publiczna. Pomoc publiczna udzielona w 2015 r. zrodziła kłopoty, na szczęście zakończone decyzją warunkową z zobowiązaniami państwa polskiego do realizacji przez marszałków województw. Zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami, ukształtowanymi na przestrzeni wielu lat, to marszałkowie i zarządy województw odpowiadają za realizację przewozu regionalnego. Tak to zostało skonstruowane. Najpierw był jeden udział w CIT, a potem rzeczywiście drugi, zwiększony, ale na kolej. Nie na Polregio. Wydaje mi się, że pomysł, żeby powiększyć CIT i powiedzieć, że to na Polregio, jest niemożliwy do zrealizowania. Byłoby to z całą pewnością pozorem pomocy publicznej. Mamy przecież całe mnóstwo przyjaciół w Unii Europejskiej, którzy zechcą to zbadać. To miałoby z całą pewnością konkretne efekty dla działalności spółki.

Warto też pamiętać, że przynajmniej jeden marszałek podpisał umowę. Rozumiem, że w województwie świętokrzyskim akurat nie ma problemów z odwoływaniem pociągów. To jest dowód na to, że warto rozmawiać ze stroną społeczną, decydować się na taki dialog. Dziękuję za ten dialog. On jest obecny w Ministerstwie Infrastruktury. On jest dobry, konstruktywny. Przypomnę, że przecież to, że funkcjonują przewozy regionalne i o nich rozmawiamy, łączy się z pewnością z tym, że w czasie covidowym – kiedy były spadki przewozów pasażerskiego – rząd, Sejm, Senat i pan prezydent podjęli decyzję o rekompensowaniu tych spadków. Do wszystkich przewoźników kolejowych trafiły całkiem konkretne pieniądze – do Polregio również. Ten najtrudniejszy czas można było przetrwać i we współpracy ze stroną społeczną realizować usługi przewozowe w jak najmniej okrojonym zakresie, a jednak z utrzymaniem pewnego poziomu finansowania tych przewozów. Przewozów, które jako przewozy w ramach służby publicznej są co do zasady przewozami deficytowymi. Trzeba o tym pamiętać. Nie ma chyba państwa z dużą koleją, które miałoby wyłącznie przewozy komercyjne – szczególnie w ruchu regionalnym. Nie znam takiego państwa. Stąd też na poziomie przewozów dalekobieżnych jest podpisana umowa PSC z PKP Intercity, a na poziomie regionalnym – cały szereg umów, które łączą się z przewozami regionalnymi. Część z nich jest zawarta z Polregio, a część z innymi przewoźnikami kolejowymi funkcjonującymi na tym rynku.

Teraz trzecia rzecz. Warto pamiętać, że jesteśmy w czasie, którego horyzont jest wskazany przez dyrektywy unijne wprowadzone przez nas do polskiego porządku prawnego.

Ten horyzont wyznacza czas zawierania umów już wyłącznie w trybie przetargowym, a nie powierzania. O tym też warto pamiętać. Warto mieć na uwadze, że rynek będzie się zmieniał i będzie się w związku z tym przekształcał. Musimy być na to gotowi. Oczywiście musimy prowadzić działania w różnych aspektach. Z tym łączy się finansowanie nabywania taboru, modernizacja linii kolejowych, rozwijanie sieci, przywracanie połączeń… To wymaga inwestycji. Trzeba sobie jasno powiedzieć, że te inwestycje są prorozwojowe i proekologiczne. To jest z całą pewnością priorytet dla kolei, który z mojego punktu widzenia powinien być stawiany na pierwszy miejscu na szczeblach rządowych i samorządowych. To, że jest to priorytet na szczeblu rządowym, widać chociażby po rozstrzygnięciu programu „Kolej+” z dwukrotnie zwiększonym budżetem.

Jednak żeby być w pełni uczciwym, trzeba stwierdzić, że jest duży kłopot z tym, jak dofinansowywać spółki, żeby nie narazić się na zarzut pomocy publicznej. Trzeba tutaj szukać rozwiązań niestandardowych. Muszą jednak być one zgodne z zasadą, że nie może to być finansowanie w sposób niedozwolony.

Oczywiście zawsze powraca temat stawki. Jednak w temacie stawki chciałbym powiedzieć, że od wielu lat stawka nie jest podnoszona, prawda? Urząd Transportu Kolejowego nie zgadza się na to. PKP PLK robi swój regulamin, a urząd nie zgadza się dalej. Sytuacja jest *constans* i tyle. Obniżenie stawki jest możliwe, jest do rozważenia. Jednak wymaga środków finansowych. Jako państwo mamy obowiązek zbilansować zarządcę infrastruktury na podstawie dyrektywy. To też warto brać pod uwagę. Poza tym kto da gwarancję, że ta obniżona stawka w przewozach pasażerskich rzeczywiście trafi do przewoźnika? Nikt nie da takiej gwarancji.

Na koniec swojej może już przydługiej wypowiedzi zachęcam wszystkich do tego, aby przeprowadzić dialog. Zachęcam marszałków, szczególnie tych, którzy pokazują swoim zaangażowaniem w różne przedsięwzięcia kolejowe, że kolej jest dla nich ważna. Takie dyskusje trwają. One oczywiście wymagają jeszcze pewnego zacisza gabinetów. Mam nadzieję, że przyniosą efekt. Mamy dobry przykład – przykład województwa świętokrzyskiego, gdzie dało się zmienić umowę w taki sposób, żeby zaspokoić potrzebę podwyżki wynagrodzeń. Pan prezes może o tym powiedzieć szerzej.

Może warto też pomyśleć o tym, żeby zająć się tymi, którzy w spółkach zarabiają najmniej, tak aby nie było mechanizmu, który dla mnie też jest nie do przyjęcia – że trzeba dopłacać do ustawowej minimalnej. To jest to miejsce, nad którym szczególnie trzeba popracować. Trzeba nad tym popracować w taki sposób, żeby zapewnić pewną porównywalność spółki. Oczywiście jest konkurencja.

Na koniec jeszcze powiem, że to jest taki paradoks, że w sumie w zasadach wynagradzania spółek kolejowych najlepiej zorientowana jest strona społeczna. Wszędzie są związki zawodowe i związki wiedzą, jaka jest konstrukcja regulaminu i ile kto zarabia. Nie ma natomiast takiej agregacji i porównania w szerszym tego słowa znaczeniu. Każdy pracodawca traktuje tę kwestię jako tajemnicę przedsiębiorstwa. Za pośrednictwem Związku Pracodawców Kolejowych jest nawet trudno porównać, jak to ostatecznie wygląda w której spółce. To jest tak, że warto byłoby spróbować poszukać tutaj jakiegoś rozwiązania. Mówię teraz do pracodawców. Pracodawcy też powinni mieć koordynację dotyczącą zasad wynagradzania. Mówię o spółkach pasażerskich, bo PKP Cargo funkcjonuje na zliberalizowanym rynku w pełnym tego słowa znaczeniu, w 100%. Nie ma czegoś takiego jak służba publiczna, nie ma tych aspektów i tyle. Pracodawcy też powinni mieć wspólną wiedzę, świadomość i stanowisko na temat tego, jak kształtować ofertę przewozową, a co za tym idzie koszty i kwoty wykładane na realizację tej oferty.

Dziękuję bardzo. Przepraszam, ale jak powiedziałem na początku, nie chciałbym uchybić terminowi spotkania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Panie pośle Sośnierz, ja naprawdę widzę i wiem, że chce pan zabrać głos. Tak samo jak wiem, że chce zabrać głos pan przewodniczący Król, który sygnalizował mi chęć zabrania głosu wcześniej. Jednak teraz jesteśmy przy stronie społecznej.

Czy ze strony społecznej ktoś jeszcze chce zabrać głos, czy…

Wiceprzewodniczący FZZK PKP Krzysztof Bączek:

Krzysztof Bączek, wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Kolejarzy.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dobrze. Tylko prosiłbym naprawdę zwięźle i nie powtarzać argumentów, bo o 17.00 mają państwo kolejną turę negocjacji, a ważne są jeszcze odpowiedzi.

Wiceprzewodniczący FZZK PKP Krzysztof Bączek:

Chciałem tylko zwrócić się do państwa z jedną sprawą, ponieważ padały tutaj takie słowa, że strona społeczna czegoś żąda. Nie, szanowni państwo. To nie strona społeczna czegoś żąda. My jesteśmy wykonawcami woli pracowników. To pracownicy oczekują wzrostu wynagrodzeń. My tylko przekazujemy to dalej. Naprawdę sytuacja wymknęła się już spod kontroli, ponieważ pracownicy wzięli już niestety sprawę w swoje ręce. To, co się teraz codziennie dzieje w kraju, jeśli chodzi o pasażerski ruch regionalny, to jest niestety inicjatywa pracowników. Pracownicy chcą okazać swoje niezadowolenie.

Chciałem jeszcze nawiązać do słów przedmówcy. Ja też zwracam się do Agencji Rozwoju Przemysłu z pytaniem, co zrobiła do tej pory Agencja Rozwoju Przemysłu, żeby zażegnać problem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Nie widzę więcej zgłoszeń ze strony społecznej. Udzielę dwóch krótkich głosów panom posłom i przystąpimy do odpowiedzi ze strony resortów i Agencji Rozwoju Przemysłu.

Proszę bardzo, pan przewodniczący Król.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Chciałbym poruszyć trzy wątki. Z całą pewnością można powiedzieć, że w Komisji Infrastruktury środowisko kolejarskie ma wielu przyjaciół. Z dużym niepokojem obserwujemy to, co dzieje się w tej chwili. Jednak uważam, że trzy rzeczy wymagają jednak uzyskania pewnej równowagi.

Pierwszy wątek dotyczy przewozów cargo. Jesteśmy po – wydawałoby się – największej katastrofie, jaką mieliśmy w ostatnim stuleciu, bo ostatnia epidemia była w 1920 r. Formułowanie teraz zarzutów pod adresem przewoźnika, że nie wozi ładunków, podczas gdy ciągi logistyczne zostały przerwane globalnie… Nie mam jakichś emocjonalnych związków z nikim z kierownictwa spółek kolejowych…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Ale PKP Cargo właśnie woziło…

Poseł Piotr Król (PiS):

Ale ja nikomu nie przerywałem. Rozumiem, że prawda czasem bywa bolesna, ale trzeba jej po prostu wysłuchać.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie pośle Joński…

Poseł Piotr Król (PiS):

Nawet student pierwszego roku logistyki nie może powiedzieć, że nie dostrzegł zerwania przepływów logistycznych w każdej branży: branży budowlanej, branży samochodowej… To są po prostu fakty. Jeśli ktoś próbował coś ostatnio kupić, to chyba zauważył, że albo tego nie było, albo trzeba było dłużej czekać itd. Dlatego stawianie w takim skrajnie trudnym czasie zarzutów akurat wobec jednego z przewoźników… Uważam, że zarzuty można by było stawiać, jakby stały kontenery, a spółki kolejowe nie chciałyby ich wozić. Wtedy OK. Jednak jak są zakłócone przepływy w skali globalnej, to stawianie takich zarzutów wobec polskich kolejarzy wydaje się nieuczciwe. Dlatego jest to pierwsza rzecz, o której mówię.

Po drugie, chciałbym zaapelować. Rzeczywiście jest nowe kierownictwo w PKP Cargo, ale stosunkowo krótko. Kiedy zostajesz szefem jakiejś jednostki i zastajesz sytuację głębokiego sporu, to potrzeba po prostu chwili, żeby po pierwsze, zorientować się, co się dzieje, a po drugie, przystąpić do negocjacji. Jak rozumiem, strona społeczna oczekuje,

że usłyszy jakieś konkretne propozycje, które przekaże pracownikom. Mogę tylko apelować o to, żeby to się stało jak najszybciej.

Trzecia rzecz, która w mojej ocenie powinna wybrzmieć, to kwestia pasażerów. Jesteśmy w tej chwili w niezwykle istotnym momencie. Większość osób siedzących tutaj na sali ma takie wydarzenie za sobą. Być może nawet wszyscy. Chodzi o takie wydarzenie życiowe pod tytułem egzamin dojrzałości, czyli matura. Każdy je przeżywał na swój sposób. Myślę, że nie ma w życiu przypadków. Jestem akurat osobom wierzącą, więc być może komuś z państwa się to nie spodoba, ale myślę, że czasami Bóg wysyła cię w jakieś miejsca w jakimś czasie, żeby oszczędzić tego komuś innemu. Ja jestem akurat z tego rocznika, który przyszedł przed szkołę w dniu matury i usłyszał, że matury nie będzie. Będę to pamiętał do końca życia. Był wtedy strajk nauczycieli. Bardzo nieprzyjemne uczucie, najdelikatniej mówiąc. Całe 4 lata mówili mi, jak ważny jest egzamin dojrzałości. Mam wrażenie, że ci, którzy nie wpuścili mnie wtedy do szkoły, nie zdali tego egzaminu. Dlatego mam prośbę do moich przyjaciół kolejarzy, których część postulatów uważam za jak najbardziej słuszne. Podkreślam, że jest to prośba. Proszę nie stawiać w tej sytuacji młodzieży, która będzie chciała stać się dorosłymi ludźmi. To nie ich wina, że część z nich mieszka w małych miejscowościach, a szkoły średnie są tylko w dużych i średnich, więc część z nich korzysta z kolei. Trzeba też uczciwie powiedzieć to, co wybrzmiało w jednym z głosów przedstawicieli strony związkowej – w tej chwili trwa już cichy strajk na kolei. Szanuję państwa postulaty i mam świadomość tego, jak poważna jest sytuacja. Prosiłbym tylko, żeby – gdyby miało dojść do jakichś protestów – młodzież, która będzie chciała zdawać matury, nie została z takim wspomnieniem jak ja. Wspomnieniem, że musieli sobie szukać środka transportu albo nie wiedzieli, że nie przyjedzie pociąg, którym chcieli dojechać na maturę. Chociaż mam oczywiście nadzieję, że do matur ten problem zostanie rozwiązany. Jednak gdyby, nie daj Bóg, tak się nie stało, to mam taką prośbę. Dzielę się tą prośbą jako człowiek, nie ma tu żadnej polityki. Natomiast uważam, że w kontekście matur, które mają być już za kilka dni, ten odbywający się protest nie służy nikomu.

Teraz kwestia wykluczenia komunikacyjnego, o której też trzeba powiedzieć. Uważam, że środowisko kolejarskie powinno doceniać program „Kolej+". Jednak w sytuacji, w której w mniejszych miejscowościach pozostały tory i wspomnienie o kolei, fakt, że rząd próbuje ją odtworzyć, jest po prostu korzystny dla środowiska kolejarskiego. Życzę szybkiego zakończenia rozmów, zarówno w sferze cargo, jak i w sferze, która dotyczy Polregio. Jednak z całą pewnością ten protest nie może się odbić na młodym pokoleniu, które w ciągu kilkunastu dni będzie zdawać maturę. O to chciałem państwa prosić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

I krótko…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

2 minuty.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Pani przewodnicząca…

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Ale było ważne wydarzenie. Chyba wszyscy to wiedzą tutaj.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

To proszę, o tym ważnym wydarzeniu.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Jeżeli można, panie przewodniczący. Orientują się państwo, że obradowała Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego. Na wniosek jednego z marszałków ta Komisja zdecydowała, że sytuacją pasażerskich przewozów regionalnych w związku z kryzysem płacowym w kontrolowanej przez Skarb Państwa spółce Polregio zajmie się zespół złożony z marszałków województw oraz reprezentacji Ministerstwa Infrastruk-

tury i Agencji Rozwoju Przemysłu. Rozmowy będą oczywiście prowadzone w kierunku dokapitalizowania przewoźnika. Dzisiaj rzeczywiście padło tutaj dużo słów, także tych przykrych ze strony społecznej. Z wieloma można się zgodzić. Jednak myślę, że są państwo w stanie się porozumieć. Myślę tutaj o zarządach spółek wraz z obecnym tutaj panem Martyniukiem z Polregio czy obecnym zdalnie prezesem Seligą ze swoimi członkami zarządu – również znanymi nam osobami z PKP Cargo. Życzę, żeby doszło do tego porozumienia.

Mam też prośbę o ten 16 maja. Często przedostaję się koleją do Warszawy na posiedzenia Sejmu i rzeczywiście dochodzi do takich sytuacji. Rozmawiam też zresztą z ludźmi, którzy korzystają z kolei. Państwo mówią, że być może nie będzie tego strajku, ale wiemy doskonale, że już nie wyjeżdża ileś pociągów dziennie. Jest to problem dla tych, którzy dojeżdżają do pracy, do szkoły itd. Mam też prośbę w duchu tego, co mówił przede mną pan przewodniczący Król. Proszę o porozumienie, cierpliwość i wytrwałość.

Proszę państwa, to wszystko dzisiaj wybrzmiało tak, że nic się nie zadziało na tej kolei. Zrobiło mi się trochę przykro, ponieważ w Komisji Infrastruktury pracuję jako poseł już drugą kadencję. Dziękuję tutaj za dobry głos panu Furgalskiemu. Tak jakby rzeczywiście rząd polski nie wykładał na kolej 1 mld zł. Proszę państwa, pamiętają państwo, że wiele odcinków kolejowych było likwidowanych, były restrukturyzacje na kolei itd. Ile pieniędzy wkładamy teraz w to, żeby powstawały nowe dworce, nowe odcinki kolejowe, żeby ludzie mogli się nimi przedostawać. Przecież o tym wiecie, to się dzieje też na waszą prośbę, droga strono społeczna. Były też spotkania z wami, rozmowy z wami – wielokrotnie zwracaliście na to uwagę.

Życzę, żebyście się porozumieli. Dzisiaj padło tutaj trochę takich rzeczy, które nie powinny paść. One powinny paść na spotkaniach, na których zarządy rozmawiają ze stroną społeczną. To jest takie szukanie, że któraś ze stron politycznych stoi za państwem, to może weźmy pałkę i pobijmy kogoś innego. To trochę nie pasuje. Życzę porozumienia i życzę, żeby kolej miała się dobrze. Mój świętej pamięci dziadek Szymon był maszynistą. Mam szczególną sympatię do kolejarzy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Proszę, pan poseł Sośnierz. Krótko.

Poseł Dobromir Sośnierz (Konfederacja):

Ja bardzo krótko. Chciałem się odnieść do tych głosów, które z kolei odnosiły się wprost do mnie.

Pan powiedział, że nie chce pan być traktowany jak żebrak. Właśnie o tym mówiłem – żeby spółka przeszła na własny rozrachunek, żeby nie musieli państwo nikogo o nic prosić, a z drugiej strony nie musieli spełniać deficytowych zachcianek polityków. Pan nie odniósł się do tego, tylko jakoś tak emocjonalnie do mnie.

Drugi pan mówił, że musicie walczyć z wykluczeniem transportowym. To trzeba się zdecydować. Jeśli zapewniamy deficytową usługę, to trudno z niej żyć, bo ktoś musi pokryć koszty. Problem polega na tym, że nikt ich nie chce. Jeżeli pasażerowie nie pokrywają w pełni tych kosztów, to powstaje deficyt, czyli strata. Ktoś musi pokryć tę stratę, a nie bardzo ktokolwiek chce ją pokrywać. Wojewodowie tego unikają, a inni, którzy nie korzystają z tej usługi, tym bardziej nie chcą płacić wyższych podatków. Rząd, jeśli ma jakieś pieniądze, to albo takie, które komuś wcześniej zabrał, albo takie, które wydrukował. Jedno wymaga tego, żeby komuś zabrać, a jak się drukuje pieniądze, to jest inflacja. Czyli jedno i drugie jest tak naprawdę szkodliwe dla kogoś na zewnątrz. Z tego nie ma dobrego wyjścia. Albo chcemy zapewniać deficytowe usługi, co kończy się wiecznymi niedoborami, albo przechodzimy na własny rozrachunek. Wtedy nikogo o nic nie będziecie musieli prosić, bo będziecie żyli z własnych zysków, zbierali własne plony. Do tego zmierzałem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Przystępujemy do odpowiedzi strony rządowej. Na tym zakończymy posiedzenie Komisji.

Pierwszy zgłosił się do głosu pan prezes Polregio, pan Artur Martyniuk. Proszę bardzo. Tylko proszę zwięźle ustosunkować się do pytań, bo nagli nas czas, a państwo mają niebawem negocjacje.

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Dzień dobry. Słychać mnie, tak?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak.

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Szanowni państwo, chciałem odnieść się do uwag pana ministra Grabarczyka, pana ministra Polaczka oraz panów posłów i pani poseł, którzy zadawali pytania w kontekście Polregio.

Po pierwsze, żeby zrozumieć cały ekosystem kolei regionalnych – czyli tych kolei, o których pan minister mówił, że są w służbie publicznej – należy wiedzieć, że one co do zasady są deficytowe. Zawsze i wszędzie, w całym cywilizowanym świecie wymagają one dopłat i dofinansowań. Zarówno w formie rekompensat, jak i dofinansowań ulg. Czasami w obrębie aglomeracji rzędu 10 km, 20 km czy 30 km, czyli dużych miast, przychody za bilety rzeczywiście są bardzo duże. Jednak czasami jest to 70-80%. Szanowni państwo, w każdym województwie – nie jednym, nie dwóch, nie trzech – przewozy wymagają dofinansowania czy rekompensaty. Tak jest w niemieckich landach, tak jest u nas i w innych krajach, w której funkcjonuje kolej regionalna. Nie zapominajmy, że kolej regionalna jest trzecim filarem solidarności społecznej – obok darmowych szpitali, darmowej służby zdrowia jest również prawie darmowa kolej. To jest pierwsza i najważniejsza rzecz.

Druga rzecz. Każdy z nas, jak tu siedzimy, rozumie roszczenia strony społecznej. Nikt z nas nie zakłada innego rozwiązania niż wsparcie pracowników. Natomiast pamiętajmy też o tym, o czym mówił pan minister Grabarczyk – gdzie ta spółka była jeszcze kilka lat temu. To takie trochę usprawiedliwienie dla wszystkich uczestników rynku wokół Polregio, czyli państwa ze strony społecznej, pracowników i właścicieli. Ta spółka jeszcze 2 lata temu nie miała żadnej umowy wieloletniej. Obecnie ma 15 umów wieloletnich. Większość na 10 lat, a wszystkie podpisane na maksymalny okres dozwolony przez Komisję Europejską. To są umowy na kwotę ponad 9 mld. Czyli mamy chleb powszedni. Mamy spółkę, która jest już praktycznie w pełni bankowalna. Dlaczego? Dlatego że Komisja Europejska rok temu zgodziła się i darowała nam stare grzechy, czyli notyfikowała niedozwoloną pomoc publiczną. To jest niebagatelna kwota. Dla nas był to krok milowy.

Jest jeszcze kilka elementów, o których warto wspomnieć. Jest to np. przekształcenie spółki w cywilizowaną formę spółki akcyjnej. Ważna kwestią, którą trzeba poruszyć, jest też utrzymywana rentowność spółki. Z jednej strony ona musi utrzymywana z uwagi na to, że Komisja Europejska patrzy nam na ręce. To wiąże też ręce największemu akcjonariuszowi w temacie dekapitalizowania spółki. Pamiętajmy również o tym, o czym wspomniał pan minister – spółka już funkcjonuje na konkurencyjnym rynku. Pomimo tego, że jest w służbie publicznej, funkcjonuje już na konkurencyjnym rynku regionalnych przewozów pasażerskich. Z punktu widzenia interesu państwa polskiego jest bardzo istotne, żeby posiadać przewoźnika regionalnego czy zarządzać przewoźnikiem regionalnym, który ma utrzymanie nad kosztem krańcowym; posiadać spółkę, która jest po pierwsze efektywnie zarządzana, a po drugie jest konkurencyjna wobec innych przewoźników, którzy za chwilę wejdą na rynek. Na początku wejdą do przewozów dalekobieżnych, a za chwilę do przewozów z rekompensatą. Na początku na tych liniach, które są wysokodochodowe – gdzie mamy 20-30% rekompensaty – a potem powoli także do innych województw. Wtedy, jeśli nie będzie Polregio – tak jak wspominał minister – będzie bardzo trudno, żeby dany organizator transportu mógł płacić mniej, niż stawkę, którą zaproponuje przewoźnik, np. przewoźnik międzynarodowy. Doceńmy więc to, w jakim miejscu jesteśmy teraz. Spółka jest stabilna, spółka jest już spółką bankowalną. Mamy teraz duży program inwestycyjny, który chcemy uruchomić. Ten program jest skromny, ale jednocześnie bardzo duży dla nas jako spółki. Mamy oczywiście żądania płacowe i one są uzasadnione. Natomiast ciężko jest nam pogodzić w tej sytuacji

żądania płacowe z takim funkcjonowaniem spółki, z uwagi na to, że najzwyczajniej świecie zarówno struktura, jak i składowe większości umów były uzależnionych od negocjacji między nami a marszałkami.

Odniosę się jeszcze do kwestii indeksacji. Były one zawarte we wszystkich umowach. Natomiast w ramach negocjacji ze wszystkimi marszałkami pozostały wpisy wynikające z minimalnej płacy oraz związane z planowaną zmianą zatrudnienia, czyli zwiększenia liczby pracowników. Co z tego wynika? Ano to, że przy zwiększeniu wynagrodzenia musimy – musielibyśmy cały czas, zaraz powiem, dlaczego – negocjować z organizatorami transportu. Podwyżki wynagrodzeń to jest jedna rzecz, ale pamiętajmy, że wzrost wynagrodzeń, mimo tego, że jest istotny dla spółki, musi również korelować ze wzrostem kosztów – kosztów niezależnych od spółki i kosztów zależnych od spółki, które pokrywają nasi organizatorzy. My jako operator prosimy organizatorów transportu, żeby łaskawie zgodzili się na pokrycie tych kosztów.

Przewodniczący FZZMK Grzegorz Samek:

Podniesienie do minimalnego wynagrodzenia, tak?

Prezes zarządu Polregio SA Artur Martyniuk:

Tak, do minimalnego, wraz z planowanym zwiększeniem zatrudnienia. Panie Grzegorzu, to nie jest niczyja wina. Każda z tych umów na początku i w trakcie rozmów zawierała indeksację. Natomiast koniec końców obu stronom zależało na tym, żeby podpisać umowę korzystną z ekonomicznego punktu widzenia dla przewozów pasażerskich.

Teraz odniosę się do tej różnicy wynagrodzeń. Pani poseł, oczywiście przekażemy te dane. Mam je przy sobie. Odniosę się natomiast do tych pracowników, którzy zarabiają poniżej albo w okolicach płacy minimalnej. Im wszystkim wyrównujemy płace. Jest to grupa ok. 150 pracowników z prawie 7 tys. pracowników Polregio. Nie jest to ogromna liczba, ale oczywiście wyrównujemy wszystkim. Jeżeli strona społeczna się zgodzi, to postaramy się, żeby przede wszystkim podwyższyć wynagrodzenie tym pracownikom.

Teraz odniosę się do kwestii związanej ze spotkaniami. Myślę, że pan minister Bittel powiedział już dużo w kontekście wspominanych przez niego spotkań kuluarowych czy oficjalnych spotkań przede wszystkim z marszałkami, ale też dyrektorami departamentów w biurach do spraw transportu w poszczególnych urzędach marszałkowskich. Dziękuje za to. Natomiast ich stanowisko jest dosyć twarde i niezmienne. Stąd też możemy mnożyć te spotkania, ale istotne jest to, żeby usiąść do stołu. O tym też wspominał pan minister Bittel. Istotne jest to, żeby usiąść i powiedzieć sobie, w którym kierunku mamy iść w kwestii kwoty, która ma być pozyskana na akcję podwyżkową. Jeszcze raz powtarzam, że spółka, wpadając w spiralę ujemnego wyniku, czyli schodząc o 125 mln poniżej zera, będzie od razu miała problemy z Komisją Europejską.

Jeszcze raz przypomnę, gdzie byliśmy 2 lata temu. 2 lata temu spółka nie miała umów i nie miała porozumienia z Unią Europejską. To były elementy, które musieliśmy naprawić – i zrobiliśmy to. Doceńmy więc także działania wszystkich uczestników rynku wokół spółki – i was, i właścicieli. Nie podchodźmy tak superkrytycznie, bo nie o to tu chodzi. Spółka naprawdę funkcjonuje i ma ogromny potencjał do wzrostu. Ma potencjał przede wszystkim do tego, żeby być nie tylko dominatorem na polskim rynku, ale także wychodzić na zewnątrz. To jest esencja – panować nad kosztem krańcowym i być konkurencyjnym. Pamiętajmy, że są przetargi. Tak jak mówił pan minister, my musimy wygrywać te przetargi. Aby je wygrywać, musimy być efektywni kosztowo. Jeżeli nie będziemy efektywni kosztowo, to przegramy przetargi ze wszystkimi. Mam tu na myśli innych przewoźników zachodnich, którzy już czekają. Nie na darmo Renfe – hegemon hiszpański – kupił Leo Ekspress na południu Polski, żeby jeździć po Czechach i Słowacji. Nie powinniśmy się oglądać wyłącznie na polski rynek czy na wybrane województwa. Powinniśmy w sposób agresywny – chociaż oczywiście też pozytywny – podbijać inne kraje, do których nie jeździmy. Jeździmy do innych krajów na stykach granic, ale nie jeździmy liniami regionalnymi np. w landach niemieckich czy poniżej. To są rynki, które bardzo nas interesują.

Jeszcze raz powtarzam, że mamy bardzo fajny, dobrze funkcjonujący podmiot, o który trzeba dbać. Dzięki zrozumieniu marszałków, którym jestem wdzięczny, że nam poma-

gają, ale również przy zrozumieniu Ministerstwa Infrastruktury oraz właścicieli, spółka jest obecnie w miejscu, w którym nie była jeszcze 2 lata temu. Pamiętajmy, że umowy i decyzja Komisja to rzeczy, które wydarzyły się dopiero rok temu. Mówiąc kolokwialnie, to jest po prostu świeżynka. Dobra świeżynka, o którą należy dbać jak o własną rodzinę.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Do głosu zgłosili się przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu. Proszę bardzo. Proszę bardzo zwięźle ustosunkować się do zadanych pytań.

Prezes zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu SA Cezariusz Lesisz:

Dobrze. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Witam wszystkich państwa. Dziękuję za zaproszenie. Chciałem powiedzieć, że dostaliśmy zaproszenie na posiedzenie Komisji 24 godziny temu. Mieliśmy bardzo napięte kalendarze. Chciałem tylko nas usprawiedliwić, że nie możemy być obecni osobiście, chociaż to też nie jest do końca usprawiedliwienie. Następnym razem niewątpliwie skorzystamy z zaproszenia i będziemy osobiście.

Chciałem powiedzieć jedną rzecz. Agencja Rozwoju Przemysłu jest współwłaścicielem Polregio. Ma 50% plus 1 głos. Jako Agencja możemy właściwie w pewnym sensie kontrolować koszty. Nie jesteśmy natomiast organizatorem transportu pasażerskiego. Nie jesteśmy w zasadzie w stanie generować większych przychodów. To są umowy PSC, to są umowy z każdym województwem, z każdym marszałkiem. Każdy marszałek ma w swoim budżecie określoną kwotę, którą przeznacza na organizację transportu pasażerskiego, w tym również autobusów.

Jest tu na pewno przestrzeń, żeby wspólnie zastanowić się, czy nie należałoby zorganizować tego lepiej. Czy na przykład autobusy nie mogłyby dowozić pasażerów do większych skupisk, gdzie Polregio przejmowałoby pasażerów i dowoziło ich do jeszcze większych aglomeracji. To jest jakiś kierunek. Nie wszyscy marszałkowie są tym zainteresowani. Nie zauważają, że to też mogłaby być jakaś opcja, która mogłaby zwiększyć przychody Polregio.

Druga rzecz. Polregio na pewno mogłoby szukać innych przychodów w kontekście świadczenia usług dla swoich pasażerów. W tej chwili jest to ok. 80 mln pasażerów rocznie. Być może należy zastanowić się, jak należy wykorzystać tak olbrzymi potencjał, aby generować dodatkowe przychody. Argumentem przeciw sprzedaży jakichś usług czy towarów jest to, że to są krótkie trasy. To nie są trasy, w których ludzie spędzają dłuższy czas. W tym momencie najprostsze oferowane usługi mogą być nierentowne. Należałoby w tym temacie przeprowadzić gruntowne analizy.

Chciałbym powiedzieć, że dokapitalizowanie, o które pytano, nie może teraz nastąpić. Jak pewnie państwo wiedzą, pomoc publiczna może być udzielana raz na 10 lat. Ten okres może być skrócony w wyjątkowych sytuacjach. My jesteśmy w tej chwili dopiero w połowie tego okresu albo troszeczkę dalej. Jednak w tej chwili nie mamy dla Komisji Europejskiej argumentu za tym, że Agencja Rozwoju Przemysłu mogłaby prawidłowo przeprowadzić dodatkowe dokapitalizowanie. Ostatnie dokapitalizowanie na 770 mln, które było udzielone w 2015–2016 r., było bardzo szczegółowo analizowane. Minęły 3 lata, zanim uznano to za prawidłową pomoc publiczną. W tej chwili nie mamy takiej możliwości. Czyli, proszę państwa, państwa propozycje dokapitalizowania spółki w tej chwili nie wchodzą w grę w przypadku Polregio.

Chciałbym powiedzieć, że inwestycje, które są zaplanowane i być może zostaną zrealizowane w kontekście Polregio, to inwestycje zaplanowane na 5–7 mld zł. Są złożone wnioski związane z Krajowym Planem Odbudowy – o środki na budowę taboru, wzmocnienie usług i podniesienie jakości. Niewątpliwie musimy przygotować Polregio do istnienia na wolnym rynku, przygotować je do startu w przetargach, gdzie będzie konkurować z Deutsche Bahnem, kolejami czeskimi, słowackimi i jakimikolwiek innymi. W tym momencie Polregio nie jest konkurencyjne dla marszałków, jeżeli pozostaniemy w tym samym systemie organizacji przewozów pasażerskich. W tej chwili marszałkowie mogliby sobie wybrać dowolne, jakiekolwiek inne przedsiębiorstwo, które dostarczyłoby te same lub podobne usługi.

Proszę państwa, doinwestowanie Polregio jest ogromnym wysiłkiem. To właśnie zarząd Polregio zrealizował w ostatnim roku. Przygotował wszystkie te propozycje na następne kilkanaście lat.

Chciałbym podziękować stronie społecznej. Było o to pytanie – my jesteśmy bardzo otwarci, 4 razy spotkaliśmy się ze wszystkimi przedstawicielami związków, którzy podpisywali się pod różnymi oczekiwaniami i listami do Agencji Rozwoju Przemysłu oraz Polregio. Niestety, ponieważ marszałkowie i ARP są jak naczynia połączone, nie byliśmy w stanie – znając swoje możliwości – doprowadzić do pełnego porozumienia bez współpracy z marszałkami. Natomiast niewątpliwie jesteśmy bardzo otwarci. Tak jak powiedziała pani przewodnicząca, dzisiaj było spotkanie, w którym również uczestniczyliśmy – spotkanie Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego. Tam pan marszałek województwa kujawsko-pomorskiego wyraził opinię, że konwent marszałków zgadza się na stworzenie wspólnej grupy roboczej z ARP, Ministerstwem Infrastruktury i ew. stroną społeczną. Natomiast należałoby przygotować pewne rozwiązania systemowo-operacyjne, aby mogło być zawarte porozumienie. W tej chwili to jest właściwie nasz cel. Będziemy oczekiwać, że Ministerstwo Infrastruktury zaproponuje najbliższy możliwy termin. Wtedy będziemy bardzo intensywnie uczestniczyć w tych rozmowach.

Niewątpliwie oczekiwania strony społecznej są w tej chwili dość wysokie. Jednak, porównując je do wskaźników inflacyjnych czy jakichkolwiek, widzimy, że są wysokie, ale wynikają z ich oczekiwań powiązanych z kosztami życia oraz porównaniem rynku innych spółek kolejowych. Myślę, że przy wzajemnym zrozumieniu dojdziemy do porozumienia. To tyle mojego komentarza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Czy strona rządowa chce jeszcze odpowiedzieć na jakieś pytania? Prezes PKP? Prezes PKP Cargo? Pan minister?

Prezes zarządu PKP SA Krzysztof Mamiński:

Jeżeli można, panie przewodniczący. Krzysztof Mamiński, prezes PKP SA. Ja bardzo krótko, szanując czas i sygnalizowaną przez pana przewodniczącego konieczność zakończenia posiedzenia Komisji.

Poprosimy o wszystkie zadane pytania. Spiszemy je z protokołu. PKP Cargo pisemnie i precyzyjnie odpowie na państwa pytania.

Chciałbym tylko odpowiedzieć pani poseł Matysiak, że posługiwanie się średnimi jest słabe, ale mógłbym podać dane o 16 grupach zawodowych w Cargo, bo takie dane też posiadam. W żadnej z tych 16 grup zawodowych średnia płaca nie jest niższa niż 4200 zł. Czyli to nie jest tak, że jedne grupy mają bardzo wysokie płace, a inne nie. Oczywiście przy poszczególnych pracownikach układa się to zupełnie inaczej.

Chciałbym również powiedzieć, że PKP Cargo działa na najbardziej zliberalizowanym rynku transportowym w Europie. W żadnym kraju europejskim nie ma tylu przewoźników towarowych, co w Polsce. Co do pytań, jakie były wyniki z jakiej działalności i w jakim okresie, to proszę sobie prześledzić, kiedy powstawały te firmy. Proszę popatrzeć, jak są chronieni narodowi przewoźnicy na rynku niemieckim czy francuskim, a jak wygląda to u nas. Na pewno jest trudno, ale jest również szansa dla PKP Cargo. Ci, którzy zadając pytania, słusznie podkreślali złe wyniki z ostatnich dwóch lat, odpowiedzieli sobie również na pytanie o powód zmian personalnych w składzie zarządu. To jest przecież logiczne.

Nie jest możliwe dokapitalizowanie PKP Cargo w celu podwyżek finansowych. Jest to spółka prawa handlowego notowana na giełdzie. Oczywiście szukamy różnych sposobów na to, żeby w ramach przepisów prawa wspomóc PKP Cargo w rozwoju i inwestowaniu w tabor. Mam nadzieję, że się porozumiemy.

Przez całe lata mówiono o decentralizacji polskiej kolei i jej rozdrobnieniu. Mam więc dobrą wiadomość. Chciałbym przy okazji poinformować, że wczoraj Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie PKP SA, czyli minister aktywów państwowych powołał Grupę PKP, która jest skonstruowana na zasadach holdingowych – jest spółka dominująca i spółki zależne. Czyli może również w negocjacjach płacowych będziemy proponowali naszym szanow-

nym partnerom społecznym – niech żyją nam wiecznie – żeby w ramach holdingu wspólnie prowadzić też negocjacje płacowe w przyszłych okresach. Tak, żeby tworzyć również jedną politykę zatrudnieniowo-płacową w holdingu PKP. Dziękuję państwu bardzo.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Mam prośbę do pana prezesa, pana ministra i wszystkich adresatów pytań, którzy być może nie odpowiedzieli na wszystkie pytania, a pytań i wniosków było dużo. Proszę o niezwłoczne przygotowanie odpowiedzi na piśmie i przesłanie ich do sekretariatu Komisji. Jak tylko je otrzymam, to prześlę je również stronie społecznej. Być może będziemy musieli jeszcze się spotkać. Zależy to też od tego, co wyjdzie z waszych negocjacji. Życzę przede wszystkim powodzenia.

Pan poseł Joński na pewno jeszcze…

Poseł Dariusz Joński (KO):

Na pewno nie, ale chciałem tylko poprosić nowego pana prezesa PKP Cargo, żeby jednak uwzględniał wszystkie strony i związki zawodowe, licząc jednak na to, że dojdą państwo do porozumienia.

Chciałbym jeszcze tylko odnieść się krótko do wypowiedzi pana przewodniczącego Króla. Przecież przez ostatnie 2 lata była rekordowa liczba przewozów. Nikt nie mówił, że była mała. Właśnie w czasie pandemii PKP Cargo przewiozło wyjątkowo dużo, a miało straty. Chodzi o to, żeby po prostu lepiej spisywać te kontrakty. Jednak rozumiem, że to był poprzedni zarząd. Nowy będzie na to zwracał uwagę. Mam nadzieję, że dla dobra nas wszystkich zostanie osiągnięte porozumienie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie.

Dziękuję państwu zaproszonym gościom. Posłów proszę o pozostanie na sali, ponieważ mamy jeszcze do rozpatrzenia drugi punkt. Mamy jeszcze do rozpatrzenia propozycje tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli na 2023 r. Czy są uwagi do propozycji tematów kontroli do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli? Jeśli nie ma uwag i nie usłyszę sprzeciwu, uznam, że posłowie i Komisja akceptują plan pracy.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, można jeszcze zgłaszać propozycje?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, jasne.

Poseł Dariusz Joński (KO):

W tym momencie?

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Tak, w tym momencie.

Poseł Dariusz Joński (KO):

Chciałbym zgłosić wniosek do planu pracy Najwyższej Izby Kontroli o kontrolę dotyczącą PLL LOT. Chodzi o przekazanie w czasie pandemii dotacji w wysokości blisko 3 mld zł. Te środki miały być przekazane m.in. na utrzymanie personelu. Mimo tego od tego czasu doszło do zwolnień grupowych. Wielokrotnie posłowie Komisji Infrastruktury spotykali się z przedstawicielami związków zawodowych i pracownikami, którzy byli zwalniani. Myślę tutaj przede wszystkim o pilotach i stewardessach. Chciałbym więc, żeby ten punkt został wpisany. Chodzi o kontrolę z punktu widzenia chociażby celowości przekazania i tego, na co zostały jednak przekazane te 3 mld. Utrzymanie pracowników kosztowałoby kilkadziesiąt milionów, więc można było ich utrzymać. Dzisiaj, kiedy skończyła się pandemia, słyszę, że korzystamy z pracowników linii węgierskich, a pozbyliśmy się dobrych pracowników, pracujących od dawna w PLL LOT. Dlatego chciałbym, żeby ten punkt kontroli dotyczył m.in. przekazania tych 3 mld w kontekście utrzymania zatrudnienia. Taki był cel przekazania chyba największej w historii dotacji dla spółki w czasie pandemii. Te 3 mld to chyba była największa dotacja. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Paweł Olszewski (KO):

Dziękuję serdecznie. Rozumiem, że ten wniosek będzie konkretnie sformułowany przez pana posła i przedłożony do sekretariatu Komisji.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia planu pracy kontroli Najwyższej Izby Kontroli z uwzględnieniem wniosku pana posła Jońskiego? Nie widzę. W związku z tym uznaję, że Komisja przyjęła plan kontroli NIK.

Na tym zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję serdecznie za wytrwałość.